



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE



secretaría general del pleno

PLENO DEL AYUNTAMIENTO

SESIÓN ORDINARIA – Nº 16/2013 (Nº 43 del Mandato)
FECHA: 19 -DICIEMBRE -2013

ACTA DE LA SESIÓN

ASISTENTES:

GRUPO POPULAR

Alcaldesa Presidenta

Excma. Sra. Doña Sonia Castedo Ramos

Concejales

Don Andrés Llorens Fuster
Doña Marta García-Romeu de la Vega
Don Juan Seva Martínez
Don Antonio Ardid Muñoz
Don Miguel Valor Peidro
Don Carlos Castillo Márquez
Doña María Ángeles Goitia Quintana
Doña Sonia Alegría Polo
Don Pablo Sandoval Fernández
Don Adrián Santos Pérez Navarro
Doña Belén González Molina
Doña Oti García-Pertusa Giménez
Don Juan Zaragoza Mas
Don Mariano Postigo Fernández
Doña María del Carmen de España Menárguez
Don Luis Barcala Sierra
Doña Tomy Duarte García Luis

GRUPO SOCIALISTA

Doña Elena Irene Martín Crevillén
Don Gabriel Moreno Romero de Ávila
Don Manuel Francisco Marín Díaz
Doña María Dolores Fernández Martí
Don Manuel Alejandro Parodi González
Don Miguel Ull Laita
Doña Ana Paula Cid Santos
Doña M^a. José Adsuar Nicolás

GRUPO ESQUERRA UNIDA

Don Miguel Ángel Pavón García
Don Daniel Simón Plá

GRUPO UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA

Don Fernando Enrique Llopis Pascual

Interventor General Accidental

Don Joaquín Oltra Gisbert

Secretario General del Pleno en funciones

Don Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas

En la Ciudad de Alicante, a las nueve horas y cuarenta minutos del día diecinueve de diciembre de dos mil trece, se reúnen en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial y bajo la Presidencia de la Excm. Sra. Doña Sonia Castedo Ramos, Alcaldesa Presidenta, los Concejales indicados, al objeto de celebrar en única convocatoria la sesión ordinaria previamente convocada.

La Corporación está asistida por el Sr. Interventor General Accidental y por el Sr. Secretario General del Pleno en funciones que actúa además como fedatario.

Falta a la sesión D^a. Ana Paula Cid Santos del Grupo Socialista, a quien la Sra. Presidenta declara excusada.

D^a. María del Carmen de España Menárguez del Grupo Popular se incorpora a la sesión al inicio del punto I-3.1.

La Alcaldesa-Presidenta se ausenta del Salón de sesiones en el punto II-2.1 reincorporándose a la sesión en el punto II-4.1, siendo sustituida en el ejercicio de la Presidencia de la sesión por el Vicealcalde, D. Andrés Llorens Fuster, durante ese lapso de tiempo.

El Vicealcalde, en ejercicio de la Presidencia, a las doce horas y cincuenta y siete minutos, interrumpe la sesión al acordar un período de descanso, reanudándose la misma a las trece horas y veinte minutos bajo la presidencia de la Alcaldesa-Presidenta.

PARTICIPACIÓN DE LAS ASOCIACIONES EN EL PLENO:

La Presidencia interrumpe la sesión a las once horas y ocho minutos para la intervención de D^a. M^a. Teresa Molares Mora, en representación del Sindicato Unión General de Trabajadores del País Valencià, L'Alacantí-La Marina, en relación con el asunto II-2.2, reanudándose a las once horas y dieciséis minutos. Posteriormente, la Presidencia interrumpe la sesión, a las once horas y cuarenta y seis minutos para la intervención de D^a. M^a. Granada Romero Ortega, en representación de la Asociación Comité de Solidaridad Pachamama, en relación con el asunto II-2.3, reanudándose a las once horas y cincuenta y tres minutos. Con anterioridad al debate del punto II-2.4 la Presidencia interrumpe la sesión, a las doce horas y diez minutos para la intervención de D^a. Sylvia Santiváñez Pascual, en representación de la Asociación de Madres y Padres de Alumnos del Colegio Manjón Cervantes, en relación con el asunto correspondiente a este punto, reanudándose la misma a las doce horas y catorce minutos. A las catorce horas y nueve minutos, la Presidencia interrumpe la sesión para la intervención de D. Vicente Alcaraz Mira, en representación del Sindicato Comisiones Obreras, en relación con el asunto II-5.3, reanudándose la misma a las 14 horas y doce minutos. Posteriormente, la Presidencia interrumpe la sesión, a las 14 horas y 24 minutos, para la intervención de D. Joaquín Saura Mármol, en representación de la Asociación de Vecinos Amigos de Fontcalent, en relación con el asunto II-5.4, reanudándose la misma a las 14 horas y 28 minutos.

El Pleno se constituye válidamente, por cumplir los asistentes con el tercio del número legal de sus miembros, y asistir el Presidente y el Secretario.

La Sra. Alcaldesa Presidenta anuncia audiencia pública y declara abierta la sesión, que se

desarrolla conforme al siguiente ORDEN DEL DÍA:

I- PARTE RESOLUTIVA:

I-1. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

Secretaría General del Pleno

I-1.1. APROBACIÓN DEL ACTA NÚMERO 15/2013, CORRESPONDIENTE A LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA EL DÍA 17 DE DICIEMBRE.

Se da cuenta del acta reseñada en el epígrafe que precede y sometida a votación es aprobada por unanimidad.

I-2. PROYECTOS DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Hacienda

I-2.1. MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DE LA TASA POR DERECHOS DE ENTRADA DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DE ACERAS Y VÍAS PÚBLICAS: APROBACIÓN DEFINITIVA.

El Pleno del Ayuntamiento de Alicante, en su sesión de 27 de septiembre de 2013, aprobó inicialmente el expediente citado en el epígrafe. El día 11 de octubre de 2013 se publicó el edicto de exposición pública del acuerdo aprobado, iniciándose el plazo de presentación de alegaciones el día 14 de octubre y finalizando el mismo el día 18 de noviembre, a tenor de lo establecido en el artículo 17.1 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (en lo sucesivo: TRLHL). Todos los escritos de alegaciones se han presentado dentro de plazo, e igualmente, todas las entidades que presentan alegaciones tienen la condición de interesados, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 TRLHL.

Las alegaciones presentadas han sido las siguientes:

Interesado: Entidad de conservación del Polígono Industrial de las Atalayas y Asociación Administrativa de propietarios del Pla de la Vallonga.

En síntesis, se alega lo siguiente:

Primera: Se limita a reproducir los artículos 2º y 4º de la Ordenanza propuesta, sin que se efectúe petición alguna.

Segunda: Considera que las áreas industriales del Pla de la Vallonga y del Polígono Industrial de las Atalayas representan espacios aislados del casco urbano municipal configuradas para ubicar aquellas actividades que no pueden ser desarrolladas en la ciudad por cuando se consideran incompatibles con otros usos tales como el residencial, comercio al por menos, etc. Refiriéndose al tráfico, estos espacios vienen a albergar actividades con vehículos pesados o de mercancías peligrosas que no pueden transitar por el casco urbano.

Consideran, igualmente, que los servicios municipales que se prestan en estas zonas no tienen homogeneidad al que se da en el resto de zonas urbanas del municipio.

Manifiestan que en los polígonos empresariales la utilización de las aceras no interfiere el libre deambular de peatones por el aislamiento urbano, la deficiente o inexistencia de acera.

La obligatoriedad de general aparcamiento en cada una de las parcelas y la falta de previsión municipal de zonas de aparcamiento en varias calles, conlleva a que las entradas de vehículos en las parcelas tampoco se confronten con el derecho de aparcamiento en la vía pública.

Las entradas y salidas de vehículos obedecen exclusivamente a una necesidad en el desarrollo de la actividad y fueron diseñadas en su día para maximizar la operatividad de sus instalaciones, basándose en la inexigencia de carga fiscal que ahora se pretende regular y la ubicación en un polígono empresarial. No puede verse a posteriori penalizado dicho diseño cuando es imposible ahora modificación alguna.

Los vados que se precisan en las áreas industriales son de dimensiones muy superiores a los fijados en el casco urbano para turismos

En base a lo anterior, no puede aplicarse en los polígonos industriales el coeficiente de intensidad de uso, al estar penalizada la reserva de suelo por plazas de aparcamiento dentro de la parcela.

Finalmente, apuntan la inoportunidad de esta exigencia fiscal en la presente coyuntura económica de las empresas que obligan a destinar todos sus recursos al mantenimiento de la actividad productiva que permita la preservación de los puestos de trabajo.

Con fundamento en lo anterior, solicitan:

1º) La exención de tasas por derechos de entrada de vehículos a través de las aceras y vías públicas, en las parcelas de los polígonos industriales de las Atalayas y Pla de la Vallonga.

2º) Subsidiariamente, y para el caso improbable de no ser acogida la anterior petición, se preceptúe una exigencia fiscal residual en dichas áreas industriales, para lo que se deberán conjugar los siguientes parámetros:

a) Que se enmarquen los Polígonos Industriales del Pla de la Vallonga y de las Atalayas en una zona específica con cuotas muy inferiores al resto de las fijadas en la Ordenanza Fiscal.

b) Que no existan coeficientes de intensidad de uso que penalicen la cuota por existencia de un número superior de plazas de aparcamiento en las parcelas.

c) Que exista un límite máximo de cuota por vado, cuando éste supere una determinada dimensión.

La modificación que se ha propuesto tiene fundamento en el artículo 20 TRLHL, que establece:

“Artículo 20. Hecho imponible

1. Las entidades locales, en los términos previstos en esta Ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo particular a los sujetos pasivos.

En todo caso, tendrán la consideración de tasas las prestaciones patrimoniales que establezcan las entidades locales por:

A) La utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local.

(...)"

Y en el punto 3.h) del citado artículo, se cita:

"h) Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase."

Se trata, por tanto, de gravar la utilización del dominio público por las entradas de vehículos a través de las aceras. Por ello, no pueden tenerse en consideración las alegaciones que se refieren al nivel de servicios que el Ayuntamiento presta en la zona, no se trata de gravar "la prestación de un servicio" cuya regulación específica viene recogida en el artículo 20.1.B del TRLHL. A mayor abundamiento, los servicios a los que se refiere el interesado (Limpieza, vigilancia, etc.) no pueden ser objeto de tasa alguna, tal y como se determina en el artículo 21 del TRLHL.

Una vez adoptada la decisión municipal de gravar este tipo de utilidades del dominio público, este gravamen debe aplicarse a todo el término municipal so pena de incurrir en un tratamiento fiscal discriminatorio, si bien se debe tener en consideración para el establecimiento de las cuotas lo determinado en el artículo 24 del TRLHL, que especifica:

"Artículo 24. Cuota tributaria

1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada."

A estos efectos, los informes técnicos para el establecimiento de las cuotas ha tenido en consideración la utilidad derivada en las distintas áreas del municipio, y si bien en su propuesta inicial no se habían considerado las especiales características de las utilidades de las aceras en los polígonos industriales, en el informe emitido el 13 de noviembre de 2013 a instancias de la Concejalía de Hacienda, se dictamina que dada la menor concurrencia con otros usuarios en el uso de las aceras en relación con otras zonas urbanas, y la longitud de los vehículos industriales, que hace necesaria una mayor ocupación, ha propuesto la aplicación de un coeficiente corrector que reduce las cuotas el 50%.

Por lo que se acepta parcialmente la alegación segunda de este interesado.

En cuanto a la primera alegación, no es posible el reconocimiento de exenciones salvo lo previsto en el artículo 21.2:

“2. El Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales no estarán obligados al pago de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público por los aprovechamientos inherentes a los servicios públicos de comunicaciones que exploten directamente y por todos los que inmediatamente interesen a la seguridad ciudadana o a la defensa nacional.”

Por ello, debe ser desestimada.

Interesado: Concejal Delegado de Hacienda, Seguridad, Tráfico, Transporte y RR.HH.

Se solicita lo siguiente:

A) Correcciones de erratas y modificaciones de estilo tendentes a mejorar la redacción de la ordenanza:

Primera: Añadir en el título de la ordenanza la palabra “salida”, por lo que su denominación se quedará de la siguiente forma:

“Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por derechos de entrada y salida de vehículos a través de aceras y vías públicas”

Segunda: Agregar en el Artículo 1º.- Fundamento y Naturaleza, el término “Locales”, para la correcta denominación de la normativa que se cita:

“.....texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales.....”.

Tercera: Añadir al final del punto a) del Artículo 2º Hecho Imponible: “y vías públicas” por coherencia con la terminología empleada en el resto del articulado de la ordenanza, por lo que quedará redactado de la siguiente forma:

“.....autorizaciones de entradas de vehículos a través de las aceras y vías públicas.”

Cuarta: Sustituir al final punto b) del Artículo 2º Hecho Imponible, los términos “u otros bienes de dominio público”, por “y vías públicas”, por el mismo motivo que el indicado en la alegación anterior. Por lo que quedará redactado de la siguiente forma:

“.....a través de las aceras y vías públicas.”

Quinta: Sustituir en el artículo 3º.- Sujeto Pasivo, apartado 1. “establecimientos indicados”, por “edificios o terrenos”, por la misma motivación citada en las dos alegaciones inmediatamente anteriores. Por lo que quedará redactado de la siguiente forma:

“.....mediante la entrada y salida de vehículos a edificios o terrenos,.....”

Sexta: Añadir al final del apartado 1. del Artículo 3º. Sujeto Pasivo: “..y vías públicas”, por lo que quedará de la siguiente forma:

“.....a través de aceras y vías públicas.”

Séptima: Sustituir el punto 1 del Artículo 5º Condiciones de la autorización municipal, para mejorar su redacción en aras a la mejor claridad de su contenido. Quedará de la siguiente forma:

“1. Las autorizaciones de entrada y salida de vehículos a través de

aceras y vías públicas, cuyos expedientes se iniciarán de oficio o a solicitud de persona interesada, se concederán en la forma, plazo y condiciones establecidas en la correspondiente ordenanza reguladora de estos aprovechamientos, en precario, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros.”

Octava: Suprimir el tercer párrafo del apartado 3. del Artículo 5º, por duplicidad. Lo indicado en el mismo ya está recogido en el apartado 1. de este artículo.

Por lo tanto, se suprimirá el siguiente párrafo completo del referido punto y artículo:

“Las autorizaciones de entrada y salida de vehículos se concederán a los solicitantes de las mismas, de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ordenanza ordinaria reguladora de la materia, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros.”

Novena: Suprimir la columna del coeficiente por intensidad de uso que aparece en los cuadros de tarifas, B) Vados permanentes y C) Vados temporales, incluidos en el artículo 7º, puesto que en las tarifas que aparecen en los referidos cuadros ya se han aplicado los coeficientes por intensidad de uso recogidos en dichas columnas, resultando las cuantías que aparecen en los cuadros de tarifas, y su mantenimiento induce a confusión.

Décima: Renumerar el apartado F) Exenciones del Artículo 7º, como consecuencia de la introducción de un nuevo apartado D), solicitado por esta Concejalía en el siguiente bloque de alegaciones (**Tercera**).

Por lo tanto, pasará a ser el apartado E) Exenciones del referido artículo.

B) Modificaciones tendentes a la mejora de la ordenanza, en atención a los razonamientos técnicos que se recogen a continuación o, en su caso, en el informe que se acompaña:

Primera: Añadir un apartado 4) al Artículo 5º Condiciones de la autorización municipal, con el siguiente texto, dada la conveniencia de que en la ordenanza aparezca no sólo la obligación de los titulares de las autorizaciones de vado de disponer de las placas reglamentarias, sino también la de proveerse

anualmente de las pegatinas de actualización, y así dar una completa información al contribuyente:

“4. Los titulares de las autorizaciones deberán proveerse, anualmente y a su costa, de una pegatina de actualización del vado que se colocará sobre la placa reglamentaria en el lugar reservado a tal fin, que podrán ser facilitadas directamente por el Ayuntamiento o a través de empresa concertada. En las pegatinas figurará el número de vado y periodo de validez, y serán entregadas previa acreditación de estar al corriente en el pago de las cuotas de la tasa a que se refiere el artículo 7 de esta Ordenanza.”

Segunda. Agregar un apartado 6. al Artículo 6º Normas de gestión, en los siguientes términos, para recoger una breve referencia de la actuación municipal en los supuestos de aprovechamientos sin la preceptiva autorización:

“6. En el supuesto de aprovechamientos no autorizados, la denuncia efectuada por los agentes de la Policía Local dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador y, simultáneamente, se utilizará para practicar sucesivas liquidaciones tributarias, mientras tanto se mantenga el aprovechamiento irregular. Igualmente, los expedientes de incorporación al padrón fiscal de la tasa de aprovechamientos no autorizados podrán ser iniciados la inspección tributaria del Ayuntamiento o del organismo en el que se delegue esta facultad.”

Tercera: Modificar el Artículo 7º Cuantía, con la inclusión de un apartado “D) Polígonos Industriales”, incluidos en las Zonas 1 y 2 de la zonificación contenida en el Anexo de la ordenanza, en atención al informe técnico que se acompaña a este escrito de alegaciones, del siguiente tenor literal:

“En los polígonos industriales, definidos conforme a lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana y ubicados en las Zonas 1 y 2, según la zonificación contenida en el Anexo de esta ordenanza, se aplicará un coeficiente reductor del 0,5 sobre las tarifas anteriores aplicables a dichas zonas, siempre y cuando se justifique el uso del vado para la entrada y salida de vehículos de longitudes superiores a 12 metros.”

En relación con las alegaciones que tienen por objeto correcciones de

erratas y modificaciones de estilo tendentes a mejorar la redacción de la ordenanza, se propone lo siguiente:

Primera: Estimación.

Segunda: Estimación.

Tercera: Estimación.

Cuarta: Estimación.

Quinta: Estimación.

Sexta: Estimación.

Séptima: Estimación.

Octava: Estimación.

Novena: Estimación.

Décima: Estimación.

En cuanto a las enmiendas tendentes a la mejora de la ordenanza, en atención a los razonamientos técnicos que se recogen a continuación o, en su caso, en el informe que se acompaña:

Primera: Se propone su aceptación.

Segunda: La adición del apartado propuesto mejora la información a los ciudadanos, por lo que se propone su aceptación.

Tercera: Modificar el Artículo 7º Cuantía, con la inclusión de un apartado “D) Polígonos Industriales”, incluidos en las Zonas 1 y 2 de la zonificación contenida en el Anexo de la ordenanza, en atención al informe técnico que se acompaña al escrito de alegaciones. En el citado informe, se dictamina que dada la menor concurrencia con otros usuarios en el uso de las aceras en relación con otras zonas urbanas, y la longitud de los vehículos industriales, que hace necesaria una mayor ocupación, ha propuesto la aplicación de un coeficiente corrector que reduce las cuotas el 50%.

Se propone su aceptación

Interesado: **Grupo Municipal de Esquerra Unida.**

Se formulan las siguientes alegaciones:

Primera: Se propone el mantenimiento de las tasas en su nivel actual, sin que se incremente el 3% el apartado A) del artículo 7º de la Ordenanza.

Segunda: Establecimiento de nuevos coeficientes para los vados que den acceso a grandes aparcamientos:

Aparcamientos de entre 101 y 500 plazas. Coeficiente de intensidad de uso de 1,5

Aparcamientos de entre 501 y 1.000 plazas. Coeficiente de intensidad de uso de 2

Aparcamientos de más de 1.000 plazas. Coeficiente de intensidad de uso de 3

Tercera: Aplicación de un incremento de la tasa para vados que den acceso a aparcamientos con plazas de rotación, de 15 céntimos de euro por entrada de vehículos; destinándose este incremento, con carácter finalista, a la financiación del transporte público.

Vistas las alegaciones, se informa de lo siguiente:

Primera: El incremento del 3% del apartado A) del artículo 7º de la ordenanza se corresponde con una de las medidas incluidas en el Plan de Ajuste aprobado el pasado día 30 de marzo de 2012 por el Pleno del Ayuntamiento de Alicante.

Se propone su desestimación

Segunda: La introducción de un coeficiente de intensidad de utilización del dominio público se considera necesario cuantificar la utilidad derivada, con ello un número muy considerable de utilizaciones verá reducida su tributación. Por otra parte, y a tenor de la jurisprudencia más reciente, estos coeficientes han de tener escasa incidencia económica, por lo que la aplicación de los coeficientes propuestos por el interesado, incrementarían las cuotas hasta el 300%, por lo que no cumplen dicha moderación.

Se propone la desestimación de esta alegación.

Tercera: En relación con esta alegación, el informe técnico de 4 de diciembre de 2013, ha dictaminado lo siguiente:

“La regulación de la ordenanza versa sobre una tasa, no sobre un

impuesto. Aunque no puede accederse a lo solicitado en la forma propuesta, si puede introducirse una discriminación de la tasa para los aparcamientos con uso de rotación, puesto que la intensidad de uso en los mismos es del orden de tres veces superior a los aparcamientos de abono o de propiedad. Mientras en un aparcamiento con un uso estimado para un vehículo por plaza tenemos rotaciones medias de 1,8 entradas y salidas al día, en un aparcamiento con uso de rotación, donde una plaza puede ser ocupada por más de un vehículos, tenemos rotaciones medias de 6 entradas y salidas al día. Este hecho, al amparo de la base jurídica en el sentido del mayor uso del dominio público cuantas más plazas haya asociadas a una reserva, permite habilitar un coeficiente por intensidad de uso para las reservas con uso de rotación. Se propone ESTIMAR parcialmente esta alegación. Con este resultado, en caso de aceptarse esta propuesta, los coeficientes que ponderan el valor de la tasa en función del uso de la reserva serían los siguientes:

<i>Coeficiente por intensidad de uso</i>	
Capacidad	
De 1 a 3 plazas	0,5
De 3 a 100 plazas	1
De más de 100 plazas	1,1
Con uso de rotación	2

Las tasas son ingresos no afectados, destinados a la financiación general de la actividad municipal, sin que quepa su afectación a un servicio concreto. Y así, en el artículo 10 del Real Decreto 500/1990 se establece:

“Artículo 10.

1. Los recursos de la entidad local y de cada uno de sus organismos autónomos y sociedades mercantiles se destinaran a satisfacer el conjunto de sus respectivas obligaciones, salvo en el caso de ingresos específicos afectados a fines determinados.

2. Solo podrán afectarse a fines determinados aquellos recursos que, por su naturaleza o condiciones específicas, tengan una relación objetiva y directa con el gasto a financiar, salvo en los supuestos expresamente establecidos en las Leyes.”

En consecuencia con lo anterior, se propone la estimación parcial, estableciendo un nuevo coeficiente para aparcamientos de rotación de “2”.

El día 9 de diciembre se abrió un periodo de enmiendas de dos días, para que los grupos municipales hicieran las propuestas de modificación que

considerasen oportunas, sin que se hayan formulado nuevas propuestas de enmienda.

La Comisión de Hacienda celebrada el 16 de diciembre de 2013 ha dictaminado favorablemente la modificación de la ordenanza, incorporando las alteraciones propuestas en el informe de contestación de las alegaciones.

El expediente ha sido intervenido por el Sr. Interventor General y cuenta con su conformidad.

En el caso de que se apruebe la modificación de la ordenanza propuesta, cuyo texto íntegro figura en este expediente, entrará en vigor de conformidad con el Art. 70.2 una vez se haya publicado el texto de las modificaciones en el Boletín Oficial de la Provincia.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, atribuye en su artículo 123.1.d) a la competencia del Pleno la aprobación y modificación de las ordenanzas y reglamentos municipales. Para la aprobación de este expediente se requiere mayoría simple, en virtud a lo dispuesto en el artículo 123.2 de la citada Ley 7/1985, al no figurar la aprobación de Ordenanza para el establecimiento de precio público en los supuestos considerados en el apartado c) del artículo 123.

Consta en el expediente los informes técnicos y el informe del Sr. Interventor General Municipal.

El expediente ha sido dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Hacienda.

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, califica la norma de interesante pues se pasa de cobrar solo por la reserva de espacio a que el hecho imponible sea el uso del espacio de paso por la acera, se tenga vado o no y también ven positivo que se haya aceptado reducir la cuota en los polígonos industriales. Anuncia que, por tanto, van a apoyar su aprobación.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, menciona que la tramitación de esta modificación de la ordenanza ha sido larga, pues en un primer momento se reducía a incrementar la tasa en un 3% y posteriormente, al aceptar parte de las alegaciones de su grupo, se presentó otro proyecto en el que ya se posibilitaba que afloraran los vados de hecho que antes no tributaban y también se les aceptaba que tributarán más los garajes de más de cien plazas aplicando generalizadamente un coeficiente de 1,10. Dice que ante esto centran sus alegaciones en que el coeficiente de intensidad de uso debe tener una graduación, por ejemplo de 101 a 500 plazas, que se les aplique el coeficiente de 1,5, de entre 501 a 1000, un coeficiente de 2, y a partir de 1001 un coeficiente de 3. Cita que los grandes garajes se dan en las grandes superficies comerciales y en los negocios de aparcamiento, sobre todo en el centro. Añade que sí que se les ha aceptado penalizar los garajes de rotación con un coeficiente, en este caso de 2, pero no es lo que ellos proponen, que es que se grave con 0,15 euros adicionalmente por vehículo en rotación. Concluye pues que al no aceptarse sus alegaciones, en el primer caso, aduciendo que podría ser recurrible a la vista de alguna sentencia sobre el particular y se podría anular la ordenanza, y, en el segundo, porque se tendría que obligar a los titulares de los garajes a tener un mecanismo para computar las entradas y salidas, anuncia que su grupo se va a abstener, puntualizando, además, que el dinero recaudado con el coeficiente de intensidad de uso debería destinarse a financiar el transporte público.

D. Manuel Marín, Portavoz Ajunto del Grupo Socialista, reitera que su grupo se ha opuesto a esta modificación de la ordenanza, considerando que en el expediente se debería de haber elaborado un censo de vados e ir acompañado de la correspondiente campaña de inspección para controlar los cambios de uso y de características una vez autorizados, debiendo distinguirse los aparcamientos privados de uso doméstico de los destinados a negocio o al servicio del mismo, estando también en contra de que se suba la tasa por encima del IPC previsto, lo que podría llegar a un 300%. Anuncia, en consecuencia, que votará en contra.

D. Juan Seva, Concejal de Hacienda, manifiesta que se aprueba definitivamente la modificación de la ordenanza con dos modificaciones, la primera se refiere al establecimiento de un coeficiente reductor del 0,5 en los polígonos industriales, y la segunda supone aplicar un coeficiente de 2 en el caso de gravamen de aparcamientos que funcionen en sistema de rotación. Por tanto, considera que se da satisfacción a las alegaciones planteadas que resultaban atendibles.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por mayoría – 18 votos a favor (GP y GUPyD) y 7 votos en contra (GS) y 2 abstenciones (GEU) –, adopta los siguientes ACUERDOS:

Primero: En relación con las alegaciones presentadas:

Interesado: Entidad de conservación del Polígono Industrial de las Atalayas y Asociación Administrativa de propietarios del Pla de la Vallonga.

Alegación primera: Propone la exención de los polígonos industriales. Se desestima.

Alegación segunda: Se estima parcialmente, al introducir un coeficiente reductor del 50%.

Interesado: Concejal Delegado de Hacienda, Seguridad, Tráfico, Transporte y RR.HH.

Alegación primera: Se estima.

Alegación segunda: Se estima.

Alegación tercera: Se estima.

Alegación cuarta: Se estima.

Alegación quinta: Se estima.

Alegación sexta: Se estima.

Alegación séptima: Se estima.

Alegación octava: Se estima.

Alegación novena: Se estima.

Alegación décima: Se estima.

Interesado: Grupo Municipal de Esquerra Unida.

Alegación primera: Se desestima.

Alegación segunda: Se desestima.

Alegación tercera: Se estima parcialmente.

Segundo: Aprobar definitivamente la modificación de la ordenanza citada en el epígrafe en los siguientes términos:

1.- Modificación del nombre de la ordenanza, que pasa a denominarse “Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por derechos de entrada y salida de vehículos a través de aceras y vías públicas”

2.- Se modifican los siguientes artículos:

“Artículo 1º.- Fundamento y Naturaleza.

En uso de las facultades concedidas por los artículos 133.2 y 142 de la Constitución y por el artículo 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 a 26 de Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas, el Ayuntamiento de Alicante establece la Tasa por derechos de entrada y salida de vehículos a través de aceras y vías públicas, que se regirá por la presente Ordenanza Fiscal.

Artículo 2º.- Hecho imponible.

Los hechos imponibles de las tasas que se regulan en la presente Ordenanza son los siguientes:

- a) La actividad municipal técnica y administrativa, tendente a otorgar autorizaciones de entradas de vehículos a través de las aceras y vías públicas.**
- b) El aprovechamiento especial de un bien de dominio público municipal, por la entrada y salida de vehículos en edificios o terrenos a través de las aceras y vías públicas.**

No siendo el fundamento de esta tasa el desgaste extraordinario que se produzcan en las aceras como consecuencia del paso de vehículos por las mismas, cuando se produzcan desarreglo o destrucción de las aceras u otras instalaciones públicas, los titulares de los aprovechamientos vendrán obligados a satisfacer el coste total de construcción, reconstrucción, reparación, reinstalación, arreglo y conservación de las citadas aceras o instalaciones, con independencia de las tasas fijadas en esta ordenanza.

Artículo 3º.- Sujeto Pasivo.

1. Son sujetos pasivos, en concepto de contribuyentes, las personas físicas o jurídicas así como las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley General Tributaria que soliciten la concesión de las autorizaciones, en

cuanto a la Tasa por tramitación del expediente, o aquellos a cuyo favor se hubiesen otorgado las autorizaciones o quienes, sin haber obtenido previamente la autorización, se benefician del aprovechamiento, mediante la entrada y salida de vehículos a edificios y terrenos, en cuanto a las cuotas por entrada de vehículos a través de las aceras y vías públicas.

2. Tendrán la consideración de sustituto del contribuyente los propietarios de los inmuebles a que den acceso las entradas o salidas de vehículos, quienes podrán repercutir las cuotas sobre respectivos beneficiarios.

Artículo 4º.- Devengo.

Las tasas reguladas en la presente Ordenanza se devengan y nace la obligación de contribuir:

1. En el aprovechamiento especial del dominio público, cuando se inicie dicho aprovechamiento, con independencia de haber solicitado y obtenido o no la preceptiva licencia o autorización administrativa.

2. Por la tramitación del expediente: desde el momento en el que se presente la solicitud de autorización, requiriéndose el depósito previo de su importe, para iniciar el expediente.

Artículo 5º.- Condiciones de la autorización municipal.

1. Las autorizaciones de entrada y salida de vehículos a través de las aceras y vías públicas, cuyos expedientes se iniciarán de oficio o a solicitud de persona interesada, se concederán en la forma, plazo y condiciones establecidas en la correspondiente ordenanza reguladora de estos aprovechamientos, en precario, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros..

2. Para garantizar y responder de la buena ejecución de las obras de acondicionamiento de los accesos establecidos en la correspondiente ordenanza reguladora de estos aprovechamientos, los interesados deberán depositar la fianza regulada en la misma, que será devuelta una vez finalizadas las obras, previa solicitud de los interesados e informe favorable de los servicios técnicos municipales correspondientes.

3. Los titulares de las autorizaciones deberán proveerse, anualmente y a su costa, de una pegatina de actualización del vado que se colocará sobre la placa reglamentaria en el lugar reservado a tal fin, que podrán ser facilitadas directamente por el Ayuntamiento o a través de empresa concertada. En las pegatinas figurará el número de vado y periodo de validez, y serán entregadas previa acreditación de estar al corriente en el pago de las cuotas de la tasa a que se refiere el artículo 7 de esta Ordenanza.”

Artículo 6º.- Normas de gestión.

1.- La cuota establecida por la tramitación del expediente será abonada en el momento de presentar la solicitud.

2.- La cuota establecida por cada entrada y salida de vehículos desde la vía pública, a través de aceras o espacios de dominio y uso público, se abonarán en los siguientes plazos:

2.1. La anualidad inicial o la parte proporcional que corresponda, prorrateada por trimestres completos, se abonará en el momento de la concesión de la autorización municipal.

2.2. La cuota de los años siguientes se abonará entre los días 1 de marzo al 30 de abril, ambos inclusive, de cada año. A tal efecto, se formará el correspondiente padrón que recogerá la relación de todas las autorizaciones concedidas y vigentes, con la indicación de sus titulares y la cuantía a abonar. La acreditación del pago será requisito necesario para proveerse del distintivo correspondiente a cada anualidad.

3.- El incumplimiento del pago en el plazo establecido podrá ser motivo de revocación de la autorización concedida, conforme a lo establecido en la correspondiente ordenanza municipal reguladora, sin perjuicio de la exigencia del pago de las cuotas por las vías reglamentarias.

4.- Las bajas voluntarias de las autorizaciones concedidas deberán ser solicitadas de forma expresa por los interesados y producirán efectos desde el día primero del siguiente trimestre al de aquel en el que haya cesado el aprovechamiento y se hayan hecho las obras necesarias, en su caso, para nivelar la acera con idéntico pavimento y rasante que el resto.

5.- En caso de revocación de la autorización por parte del Ayuntamiento, se aplicarán idénticos criterios que los recogidos en el apartado anterior.

6. En el supuesto de aprovechamientos no autorizados, la denuncia efectuada por los agentes de la Policía Local dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador y, simultáneamente, se utilizará para practicar sucesivas liquidaciones tributarias, mientras tanto se mantenga el aprovechamiento irregular. Igualmente, los expedientes de incorporación al padrón fiscal de la tasa de aprovechamientos no autorizados podrán ser iniciados por la inspección tributaria del Ayuntamiento o del organismo en el que se delegue esta facultad.

Artículo 7º.- Cuantía.

Las cuotas de las tasas reguladas en la presente Ordenanza serán las siguientes:

A) Por cada autorización que se solicite, cambio de titularidad o de modalidad de vado, por una sola vez..... 32,50 €

B) "Vados permanentes"

VADO PERMANENTE

Capacidad	Zona 1				Incremento Unitario por exceso de 8m.
	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	
De 1 a 3 plazas	66,84 €	81,13 €	99,16 €	131,62 €	16,47 €
De 4 a 100 plazas	133,68 €	162,27 €	198,33 €	263,25 €	32,94 €
De más de 100 plazas	147,04 €	178,49 €	218,57 €	289,57 €	36,23 €
Con uso de rotación	267,36 €	324,53 €	396,65 €	526,49 €	65,88 €

Zona 2					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	83,55 €	101,42 €	123,96 €	164,53 €	20,58 €
De 4 a 100 plazas	167,10 €	202,85 €	247,97 €	329,06 €	41,17 €
De más de 100 plazas	183,81 €	223,13 €	272,71 €	361,96 €	45,28 €
Con uso de rotación	334,20 €	411,70 €	495,94 €	658,12 €	82,34 €

Zona 3					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	100,25 €	121,70 €	148,76 €	197,43 €	24,70 €
De 4 a 100 plazas	200,51 €	243,41 €	297,51 €	394,86 €	49,40 €
De más de 100 plazas	220,56 €	267,75 €	327,26 €	434,35 €	54,34 €
Con uso de rotación	401,02 €	486,82 €	595,02 €	789,72 €	98,80 €

Zona 4					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	116,74 €	141,99 €	173,54 €	230,34 €	28,81 €
De 4 a 100 plazas	233,49 €	283,98 €	347,09 €	460,68 €	57,62 €
De más de 100 plazas	256,83 €	312,37 €	381,79 €	506,74 €	63,38 €
Con uso de rotación	466,98 €	567,96 €	694,18 €	921,36 €	115,24 €

**VADO
PERMANENTE POLÍGONOS INDUSTRIALES**

Zona 1, Cuota resultante de aplicar el apartado D de este artículo			
Capacidad	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	49,58 €	65,81 €	8,24 €
De 4 a 100 plazas	99,16 €	131,62 €	16,47 €

Zona 2, Cuota resultante de aplicar el apartado D de este artículo			
Capacidad	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	61,99 €	82,27 €	10,29 €
De 4 a 100 plazas	123,99 €	164,53 €	20,59 €

La determinación de la zona a la que corresponde la autorización, se efectuará con arreglo a los polígonos indicados en el anexo de esta Ordenanza.

Cuando una vía se sitúe en la frontera entre dos polígonos, se asignará la cuota del polígono de mayor valor de los que delimite.

Las vías públicas que no se encuentren expresamente dentro de uno de los polígonos que figuran en el Anexo se asignarán a la 'Zona 1'.

C) "Vados temporales"

VADO
TEMPORAL

Zona 1					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	52,36 €	61,30 €	73,92 €	99,16 €	12,47 €
De 4 a 100 plazas	104,73 €	122,61 €	147,85 €	198,33 €	24,94 €
De más de 100 plazas	115,20 €	134,87 €	162,63 €	218,16 €	27,43 €
Con uso de rotación	209,46 €	245,22 €	295,70 €	396,66 €	49,88 €

Zona 2					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	65,45 €	76,63 €	92,40 €	123,96 €	15,58 €
De 4 a 100 plazas	130,91 €	153,26 €	184,81 €	247,92 €	31,17 €
De más de 100 plazas	144,00 €	168,58 €	203,29 €	272,71 €	34,28 €
Con uso de rotación	261,82 €	306,52 €	369,62 €	495,84 €	62,34 €

Zona 3					
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	78,55 €	91,95 €	110,88 €	148,75 €	18,70 €
De 4 a 100 plazas	157,10 €	183,91 €	221,77 €	297,50 €	37,40 €
De más de 100 plazas	172,81 €	202,30 €	243,94 €	327,25 €	41,14 €
Con uso de rotación	314,20 €	367,82 €	443,54 €	595,00 €	74,80 €

	Zona 4				
Capacidad	hasta 4m.	hasta 5m.	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	91,90 €	107,28 €	129,36 €	173,54 €	21,81 €
De 4 a 100 plazas	183,80 €	214,56 €	258,73 €	347,09 €	43,63 €
De más de 100 plazas	202,18 €	236,04 €	284,60 €	381,79 €	47,99 €
Con uso de rotación	367,60 €	429,12 €	517,46 €	694,18 €	87,26 €

VADO

TEMPORAL

POLÍGONOS INDUSTRIALES

	Zona 1, Cuota resultante de aplicar el apartado D de este artículo		
Capacidad	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	36,96 €	49,58 €	6,24 €
De 4 a 100 plazas	73,93 €	99,17 €	12,47 €

	Zona 2, Cuota resultante de aplicar el apartado D de este artículo		
Capacidad	hasta 6m.	hasta 8m.	Incremento Unitario por exceso de 8m.
De 1 a 3 plazas	46,20 €	61,98 €	7,79 €
De 4 a 100 plazas	92,41 €	123,96 €	15,59 €

La determinación de la zona a la que corresponde la autorización, se efectuará con arreglo a los polígonos indicados en el anexo de esta Ordenanza.

Cuando una vía se sitúe en la frontera entre dos polígonos, se asignará la cuota del polígono de mayor valor de los que delimite.

Las vías públicas que no se encuentren expresamente dentro de uno de los polígonos que figuran en el Anexo se asignarán a la ‘Zona 1’.

D) Polígonos Industriales

En los polígonos industriales, definidos conforme a lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana y ubicados en las Zonas 1 y 2, según la zonificación contenida en el Anexo de esta ordenanza, se aplicará un coeficiente reductor del 0,5 sobre las tarifas anteriores aplicables a dichas zonas, siempre y cuando se justifique el uso del vado para la entrada y salida de vehículos de longitudes superiores a 12 metros.

E) Exenciones

Quedan exentos de las tasas a que se refiere esta ordenanza los centros de enseñanza reglada que, por motivos de seguridad, deban de disponer de reservas para entrada y salida de vehículos por las aceras en salidas de emergencia. La declaración de exención requerirá la tramitación del correspondiente expediente, a petición del interesado, donde se determinará la necesidad de reserva de vía pública para el fin citado.

Artículo 8º.- Infracciones y Sanciones.

En todo lo relativo a la calificación de las infracciones tributarias así como a la determinación de las sanciones que por las mismas correspondan en cada caso, se aplicará el régimen regulado en la Ley General Tributaria, y las Disposiciones que las complementen y desarrollen.”

Tercero: Publicar en el Boletín Oficial de la Provincia las modificaciones de la ordenanza aprobadas mediante este acuerdo.”

Urbanismo

I-2.2. MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE RESERVA DE SUELO DOTACIONAL UNIVERSIDAD DE ALICANTE: APROBACIÓN PROVISIONAL.

El Pleno municipal en sesión de fecha 27 de septiembre de 2013, acuerda someter a Información pública, la Modificación del Plan Especial de Reserva de Suelo Dotacional Universidad de Alicante, junto con el Convenio de Colaboración de fecha 10 de septiembre de 2013 por un período de un mes.

Con fecha 27 de octubre de 2013 se publica edicto referido al anterior acuerdo en el DOCV de 27 de octubre de 2013 y con fecha 26 de octubre de 2013, en el diario INFORMACION, sin que conste la presentación de alegaciones durante el periodo de exposición pública.

Procede en consecuencia acordar la aprobación provisional, y la remisión a la Conselleria competente para su aprobación autonómica definitiva, de conformidad con los artículos 85, 94 y 96 de la Ley 16/2005 de 30 de diciembre, Ley Urbanística Valenciana.

El art. 123.1. i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, asigna al Pleno la aprobación inicial del planeamiento general y la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los planes y demás instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística. El acuerdo se adoptara por mayoría simple de votos de conformidad con el art. 123.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

El expediente ha sido dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Presidencia y de Régimen Interior.

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, se congratula de que por fin haya visto la luz este expediente, fruto de la necesaria colaboración entre el Ayuntamiento y la Universidad de Alicante, entidades principales y fundamentales para el desarrollo de la ciudad. Traslada la felicitación del

Rectorado a la Concejala de Urbanismo y a los técnicos de la Concejalía por el trabajo realizado y expresa el deseo de que se continúe en esta línea.

D^a. M^a. Dolores Fernández, en representación del Grupo Socialista, manifiesta que desde el principio han estado apoyando esta modificación del planeamiento, lamentando que no se haya aprobado antes y de ese modo ya se hubiera podido contar con un parque científico y, por último, expresa su deseo de que la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente lo apruebe lo antes posible.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por unanimidad, adopta los siguientes ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar provisionalmente el Plan Especial de Reserva de Suelo Dotacional Universidad de Alicante, junto con el Convenio de Colaboración de fecha 10 de septiembre de 2013.

SEGUNDO.-Remitir copia diligenciada del Plan Especial de Reserva de Suelo Dotacional Universidad de Alicante, a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, interesando su aprobación definitiva y pertinente publicación, según los términos del art. 104 de la Ley 16/2005, 30 de diciembre, Ley Urbanística Valenciana.

I-3. PROPUESTAS DE EXPEDIENTES

Corporación Municipal: Organización y funcionamiento

I-3.1. FIJACIÓN DE LOS MEDIOS PERSONALES DE LOS GRUPOS POLÍTICOS MUNICIPALES: APROBACIÓN.

Por disposición del artículo 73.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local, a efectos de su actuación corporativa, los miembros de las corporaciones locales se constituirán en grupos políticos, en la forma y con los derechos y las obligaciones que se establezcan.

El mismo precepto continua permitiendo al Pleno de la corporación que, con cargo a los Presupuestos anuales de la misma, asigne a los grupos políticos

una dotación económica que deberá contar con un componente fijo, idéntico para todos los grupos y otro variable, en función del número de miembros de cada uno de ellos, dentro de los límites que, en su caso, se establezcan con carácter general en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado y sin que puedan destinarse al pago de remuneraciones de personal de cualquier tipo al servicio de la corporación o a la adquisición de bienes que puedan constituir activos fijos de carácter patrimonial

La Ley 8/2010, de 23 de junio, de Régimen Local de la Generalitat Valenciana, dispone en el punto 3 del artículo 135 'Funcionamiento de los grupos municipales': "Cada corporación local, de conformidad con su reglamento orgánico y en la medida de sus posibilidades, pondrá a disposición de cada grupo medios y locales adecuados."

Por su parte, la Ley de ordenación y gestión de la Función Pública Valenciana, Ley 10/2010, de 9 de julio, establece en su artículo 19 "Personal eventual":

4. En las administraciones locales será nombrado y cesado por el presidente o presidenta de la entidad local. El número, características y retribución de este personal será determinado por el pleno de cada entidad al comenzar su mandato, siempre dentro de los créditos presupuestarios designados al efecto y solo podrán modificarse con motivo de la aprobación de los presupuestos anuales. Su nombramiento se publicará en el boletín oficial correspondiente"

Por último, en relación con los medios personales asignados a cada Grupo Municipal, el artículo 54.3 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Alicante establece que "Cada Grupo contará con el personal asignado que se determine por el Pleno, a propuesta de la Alcaldía y oídos los Portavoces de los Grupos El nombramiento corresponderá a la Alcaldía u órgano municipal delegado, a propuesta del respectivo Portavoz, bajo el régimen de libre designación y para el desempeño de funciones de confianza y de asesoramiento."

La Excm. Sra. Alcaldesa, en la Junta de Portavoces celebrada el 12 de diciembre de 2013, ha oído a los portavoces de los Grupos respecto a su propuesta de limitar el número del personal eventual al servicio de la

Corporación, adecuándolo así a la previsión contenida en el proyecto de Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, de próxima promulgación como Ley.

El número de personal eventual propuesto se corresponde con la plantilla contenida en el proyecto de presupuestos municipales para 2014, en trámite de aprobación.

ENMIENDAS: A esta propuesta de expediente se ha presentado las siguientes enmiendas, mediante escrito presentado en el Registro del Pleno, por el Portavoz del Grupo Esquerra Unida, don Miguel Ángel Pavón García, el día 18 de diciembre de 2013 (R° 640/2013)

ENMIENDAS DEL GEU:

Reemplazo de la distribución de personal eventual del apartado primero:

“Grupo del Equipo de gobierno:

Asesores: quince

Soportes administrativos: cuatro.

Grupo Municipal Socialista:

Asesores: Tres.

Soporte administrativo: Uno.

Grupo Municipal Esquerra Unida:

Asesor: Uno.

Soporte administrativo: Uno.

Grupo Municipal Unión Progreso y Democracia:

Asesor: Uno.

Soporte administrativo: Uno.”

DEBATE CONJUNTO DE LAS ENMIENDAS Y FONDO DEL ASUNTO:

Se acuerda por los Portavoces de los Grupos debatir de manera conjunta la Enmienda y el Fondo del Asunto, fijándose el tiempo de cada intervención en cinco minutos para el primer turno y en tres minutos para el segundo turno.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, cree que en un sistema democrático tan importante es la labor del gobierno como la labor de la oposición y entiende que los ciudadanos que les han votado quieren que hagan oposición con los medios adecuados. Dice que la propuesta del equipo de

gobierno es un recorte injusto y antidemocrático que se aprovecha de la excusa de la modificación de la Ley de Bases de Régimen Local promovida por el Partido Popular para realizar una reducción, que no se aplica de manera proporcional a los grupos, de los veintinueve puestos eventuales que se establecen como límite para un municipio de la población de Alicante. Considera que lo mínimo que se requiere para que un grupo pueda funcionar es contar con dos trabajadores, para disponer en todo caso de uno cuando el otro disfrute de vacaciones o esté enfermo, añadiendo que en su grupo solo él tiene dedicación exclusiva y como Concejal no puede estar todo el tiempo en el despacho. Critica que al grupo de UPyD, con la mitad de representación que la que tiene EU se le mantienen los dos trabajadores que ya tienen y al Grupo de EU se le quita uno y se le deja con uno solamente. Añade que al Grupo Popular se le dejan más trabajadores que los que le corresponderían por su representación y se vuelve a recortar a la oposición, al igual que ocurrió al principio de la legislatura cuando al grupo Popular entonces no se le recortó nada. Plantea que su propuesta es más proporcional respecto a la representación de cada grupo y coherente con el mínimo exigible para que un grupo funcione. Concluye que el Reglamento del Pleno en esta materia es infumable pues deja a la Alcaldesa absoluta libertad para asignar medios humanos y materiales a la oposición sin fijar previamente un mínimo necesario garantizado y pide al equipo de gobierno que rectifique.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, dice que comparte algo de lo dicho por el Portavoz de EU, pues está de acuerdo en que el mínimo para que un grupo funcione y atienda adecuadamente a los ciudadanos es de 2, un asesor y un administrativo, en principio, comentando que, incluso, en el Congreso de los Diputados, la proporción de medios personales es inversamente proporcional al número de diputados. Matiza que el trabajador que finalmente se le mantiene ha sido a cambio de su renuncia a la dedicación exclusiva que le corresponde. Considera que el número de dedicaciones exclusivas y de personal eventual debería de establecerlo el Estado para todos los municipios en función de una serie de parámetros y concluye expresando que no es razonable cambiar las reglas a mitad de partido.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, considera que la propuesta del equipo de gobierno no es razonable pues no se ajusta a la proporcionalidad de la representación de cada grupo, y de ese modo al Partido Popular le corresponderían dieciocho funcionarios eventuales, al Partido Socialista, ocho, por lo que el Grupo Popular pretende ahora tener 5 más de lo que le debería de

corresponder y asignar al Grupo Socialista cinco menos, añadiendo que la propuesta perjudica también, aunque menos a Esquerra Unida, y, sorprendentemente, beneficia a UPyD. Hace por tanto un llamamiento al Partido Popular para que modifique su propuesta para que sea proporcional y concluye diciendo que la oposición también hace gestión, debiendo poder ejercer la función democrática fundamental de control al gobierno y hacer propuestas para mejorar la gestión municipal.

D. Juan Seva, Concejal de Recursos Humanos y de Hacienda, dice que su propuesta no es un capricho sino que viene obligada por su adaptación a la nueva Ley de Bases de Régimen Local. Considera que el reparto no es injusto, pues dice que el Partido Popular sufre un recorte sustancial a pesar de que es el que gestiona y ostenta el gobierno de todos los órganos del Ayuntamiento y es al que le correspondería el personal eventual conforme al Estatuto de la Función Pública. Matiza respecto a lo manifestado por el Portavoz de UPyD que el Congreso de los Diputados no es un órgano de gobierno y de gestión por lo que no es equiparable a un gobierno municipal y al portavoz de EU le replica que le parece contradictorio que siempre esté demonizando la figura del asesor y ahora defiende su necesidad porque no quiere prescindir del que tiene asignado.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, apela a que entre todos se elaboren unas reglas de juego. Dice que se va a abstener en la votación de la enmienda de EU porque no tiene en cuenta que él no tiene dedicación exclusiva y va a votar en contra de la propuesta de la Alcaldía por las razones expuestas.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, comenta que parece ser que el Ayuntamiento de Alicante va a ser el primero en aplicar el límite de la nueva ley, con una distribución que no es proporcional y que no garantiza unos recursos mínimos a todos los grupos, con la agravante de la injusticia que les supone ahora tener menos personal que UPyD que tiene la mitad de representación, considerando improcedente que se mezclen las dedicaciones exclusivas de los Concejales con trabajadores eventuales para el grupo. Su propuesta tiene como parámetros que se asigne un asesor eventual por cada concejal con responsabilidad de gobierno y cuatro administrativos, y a los grupos de la oposición una distribución proporcional garantizando un mínimo a todos ellos.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, manifiesta que no le convencen las explicaciones del Concejal de Recursos Humanos, considerando que un reparto proporcional de los veintinueve funcionarios eventuales que le

correspondería al Ayuntamiento de Alicante, supondría asignar dieciocho al grupo Popular, ocho al grupo Socialista, dos al grupo de EU y uno al grupo de UPyD, y esta es la propuesta razonable.

D. Juan Seva, Concejal de Recursos Humanos, insiste en que la reducción de personal eventual para ajustarse a la nueva ley ha de afectar a todos y a eso responde la propuesta que se ha traído a aprobación.

VOTACIÓN DE LAS ENMIENDAS:

A favor: 9 votos (GS y GEU)

En contra: 18 votos (GP)

Abstenciones: 1 (GUPyD)

Por lo tanto, queda **RECHAZADA**

VOTACIÓN DEL FONDO DEL ASUNTO Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por mayoría – 18 votos a favor (GP) y 10 votos en contra (GS, GEU y GUPyD) –, adopta los siguientes ACUERDOS:

Primero. Determinar el siguiente número de personal eventual: asesores y soporte administrativo, para cada Grupo Político Municipal:

• **Grupo del equipo de Gobierno**

Asesores: doce

Jefe de Prensa: uno

Jefe de Protocolo: uno

Jefe de Gabinete: uno

Soporte técnico: dos

Soporte administrativo: seis

• **Grupo Municipal Socialista:**

Asesores: dos

Soporte administrativo: uno

• **Grupo Municipal Esquerra Unida:**

Asesor: uno

• **Grupo Municipal Unión Progreso y Democracia:**

Asesor: uno

Soporte administrativo: uno

El número de asesores y soporte administrativo asignado a cada Grupo Municipal se refiere a puestos de trabajo a jornada completa, que pueden ocuparse por más de un eventual, con dedicación a tiempo parcial y percibiendo la retribución proporcional correspondiente, respecto a la presupuestada unitariamente.

Las retribuciones del personal eventual será la que se determine en las correspondientes Plantillas de Personal aprobadas por el Pleno junto con el Presupuesto General del Ayuntamiento.

Segundo. El anterior acuerdo entrará en vigor el 1 de enero de 2014.

Tercero. Notificar lo anterior a los Grupos municipales y comunicarlo al servicio de Recursos Humanos y a la Intervención General."

Alcaldía-Presidencia

I-3.2. NOMBRAMIENTO DE NUEVO MIEMBRO SUPLENTE DEL CONSEJO SOCIAL DE LA CIUDAD DE ALICANTE EN REPRESENTACIÓN DEL SINDICATO DE COMISIONES OBRERAS: APROBACIÓN.

La Secretaria General de Comisiones Obreras l'Alacantí-Les Marines ha presentado escrito de fecha 12 de noviembre de 2013 en la Secretaría General del Pleno (Rº 000533), en el que comunica el cese como miembro suplente del Consejo Social de D. José Mª. Ruiz Olmos, proponiendo el nombramiento, en su sustitución, de D. Vicente Alcaraz Mira.

El artículo 8.2 del Reglamento del Consejo Social de la Ciudad contempla como causa de cese de sus miembros la propuesta en tal sentido de la entidad que promovió su nombramiento, correspondiendo al Pleno del Ayuntamiento, a tenor de lo dispuesto en dicho precepto in fine, la aceptación del cese y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, el nombramiento de su sustituto.

DEBATE:

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, interviene para felicitar a D. Vicente Alcaraz, de quien dice que es un sindicalista con experiencia contrastada, por su incorporación al Consejo Social de la ciudad, aprovechando la ocasión para criticar que el Grupo municipal de Esquerra Unida no está representado en dicho órgano.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por unanimidad, adopta los siguientes ACUERDOS:

Primero.- Nombrar a don Vicente Alcaraz Mira, como miembro suplente del Consejo Social de la Ciudad de Alicante, en representación del sindicato Comisiones Obreras, quedando la representación de este sindicato en el Consejo Social de la Ciudad de la siguiente forma:

Representantes de Comisiones Obreras (CC.OO), en el Consejo Social de la Ciudad:

Titular

Dª. Consuelo Navarro Sánchez

Suplente

D. Vicente Alcaraz Mira

Segundo.- Comunicar estos acuerdos a los interesados, al sindicato Comisiones Obreras y al Consejo Social de la Ciudad, a los debidos efectos."

Seguridad, Tráfico y Transportes

I-3.3. PLAN TERRITORIAL DE EMERGENCIA DEL MUNICIPIO DE ALICANTE: APROBACIÓN DEFINITIVA.

La Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el día 28 de octubre de 2013, acordó el sometimiento a exposición pública del Plan Territorial frente a Emergencias del Municipio de Alicante, en adelante PTEMA, por plazo de 30 días hábiles, para la presentación de alegaciones y sugerencias por las personas, o colectivos interesados, en aplicación de lo establecido en el artículo 23.3 de la Ley 13/2010, de 23 de noviembre, de la Generalitat de Protección Civil y Gestión de Emergencias, en adelante Ley 13/2010.

El PTEMA es un instrumento técnico organizativo general de respuesta a situaciones de grave riesgo colectivo, catástrofe o calamidad pública que tiene como objetivo obtener la máxima protección para las personas, el medio ambiente y los bienes, que puedan resultar afectados en cualquier situación de emergencia, estableciendo para ello una estructura de organización jerárquica y funcional de los medios y recursos, tanto públicos como privados en el municipio, que permita hacer frente a situaciones de riesgo o emergencia grave y establece las estructuras de emergencia que se constituyen en función de la clasificación de la emergencia, así como el modo en el que los recursos municipales se integran en el Plan Territorial de Emergencias de la Comunitat Valenciana, en caso de activación de éste.

Asimismo, el PTEMA asume el papel de “marco” de toda la planificación de Protección Civil que se elabore en el municipio de Alicante, con el fin de asegurar que los distintos planes de protección civil que se elaboren en el municipio permitan su integración, constituyendo de esta forma un conjunto plenamente operativo para hacer frente a las emergencias.

EL Plan Territorial de Emergencias Municipal de Alicante contempla y desarrolla los siguientes aspectos para el objetivo del mismo.

- Análisis de los riesgos en el término municipal.

- Características municipales
- Estructura y Organización ante emergencias.
- Operatividad del Plan
- Implantación y mantenimiento de la operatividad
- Anexos:
 - o Cartografía
 - o Catálogo de recursos disponibles
 - o Directorio
 - o Otros.

En cumplimiento del acuerdo municipal al inicio mencionado, mediante edicto de la Concejalía de Seguridad, Tráfico y Transportes, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante (BOP nº 210 de 5 noviembre de 2013), se procedió a la apertura de un plazo de 30 días hábiles para la presentación de alegaciones y sugerencias por las personas y colectivos interesados, que finalizó el día 11 de diciembre de 2013.

Durante el plazo de exposición pública, según certificación de la Vicesecretaría de este Ayuntamiento, de fecha 13 de diciembre de 2013, se han presentado alegaciones por don Javier Bon, jefe de distribución zona Alicante, en representación de Iberdrola Distribución Eléctrica, mediante escrito presentado en el Registro General de este Ayuntamiento el 14 de noviembre de 2013 (Rº E2013062188), en el que se realizan, en síntesis, las siguientes alegaciones:

En el Plan se habla de que actualmente existen las STs Vicente Hipólito y Monte Tosal que, en la actualidad, no están construidas, y se denomina ST Monnegre a la actual ST Jijona.

Además, el mapa de infraestructura eléctrica se ha de actualizar con la conexión a 220 kV de la ST Palmeral.

Las alegaciones presentadas han sido valoradas y objeto de informe del departamento técnico de Protección Civil y Gestión de Emergencias, el cual obra en el expediente, cuya jefatura ha indicado que, en cuanto a la petición relativa a las referencias existentes en el PTEMA sobre las STs Vicente Hipólito y Monte Tosal que, en la actualidad, no están construidas, y a la errata relativa en la denominación de la ST Jijona por la ST Monnegre, se indica que se procederá a

la corrección de las páginas 46, 106 y 107 del PTEMA, para subsanar dichas deficiencias, por lo que en consecuencia **se ACEPTA** la misma.

En relación con la actualización del mapa de infraestructura eléctrica (con redes de AT y MAT) del anexo, con la inclusión en el mismo de la conexión a 220kV de la ST Palmeral que solicitan, se informa que para realizar la actualización que se puntualiza es necesario que Iberdrola Distribución Eléctrica, S.A.U. facilite la información gráfica detallada de dicha conexión, por lo que, aunque no haya inconveniente alguno en **ACEPTAR** esta alegación, se procederá a su actualización en el momento en que se disponga de la información necesaria para llevarla a cabo, que deberá proporcionar la entidad reclamante.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 23.3 de la Ley 13/2010, los Planes Territoriales Municipales deberán ser aprobados por el pleno de las respectivas corporaciones locales tras su exposición pública.

La mencionada Ley concede un plazo de tres años, desde su entrada en vigor, para que todos los municipios dispongan de su correspondiente Plan Territorial Municipal, según la Disposición Adicional Única de la Ley, plazo que finaliza en el año en curso.

Por lo tanto, en este momento del procedimiento, procede la elevación al Pleno del Ayuntamiento del PTEMA para la resolución de las alegaciones presentadas y la correspondiente aprobación del Plan y posterior homologación de la Comisión de Protección Civil de la Comunitat Valenciana.

Es de aplicación lo establecido en la Ley 13/2010, de 23 de noviembre, de la Generalitat de Protección Civil y Gestión de Emergencias, el Decreto 119/2013, de 13 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Plan Territorial de Emergencia de la Comunitat Valenciana, dentro del marco legal establecido en la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Régimen Local, y, en concreto, el artículo 25 que atribuye competencias en materia de Protección Civil a los municipios.

El órgano competente para la adopción del presente acuerdo es el Pleno del Ayuntamiento, según lo dispuesto en el artículo 23.3. de la Ley 13/2010, de 23 de noviembre, de la Generalitat de Protección Civil y Gestión de Emergencias y el artículo 123.1.p).de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local.

El expediente ha sido dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Presidencia y de Régimen Interior .

DEBATE:

No hubo intervenciones.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por mayoría – 26 votos a favor (GP, GS y GUPyD) y 2 abstenciones (GEU) –, adopta los siguientes ACUERDOS:

Primero: Resolver las alegaciones presentadas por Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U, dentro del plazo de exposición pública al Plan Territorial frente a Emergencias del Municipio de Alicante, en el sentido informado por la jefatura del departamento técnico de Protección Civil y, en consecuencia ADMITIRLAS, con las salvedades, asimismo, indicadas, en atención a los razonamientos esgrimidos y reproducidos en la parte expositiva de esta propuesta.

Segundo: Aprobar el Plan Territorial frente a Emergencias de Alicante, con la inclusión de las alegaciones ACEPTADAS y referidas en el acuerdo precedente, produciéndose las pertinentes modificaciones en las páginas 46, 106 y 107 del Plan Territorial frente a Emergencias de Alicante.

Se hace constar, como se ha señalado en la parte expositiva, que la actualización de la conexión a 220kV de la ST Palmeral, aunque haya sido ACEPTADA, la misma se acometerá cuando se disponga de la información necesaria para llevarla a cabo, que deberá proporcionarse por la entidad reclamante.

Tercero: Publicar edicto en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante sobre la aprobación definitiva del Plan Territorial frente a Emergencias de Alicante y comunicar a la Comisión de Protección Civil de la Comunitat Valenciana para la homologación del Plan aprobado.

Fomento y Empleo

I-3.4. SOLICITUD DE "AGUAS MUNICIPALIZADAS DE ALICANTE, EMPRESA MIXTA" DE APROBACIÓN DE NUEVAS TARIFAS DEL SERVICIO DE AGUA POTABLE PARA 2014: INFORME DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO.

Mediante escrito recibido en fecha 18 de octubre de 2013, "Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta", solicitó informe favorable para la actualización de las tarifas por suministro de agua potable a la ciudad de Alicante.

La actualización de las tarifas para el servicio de agua potable fue aprobado por unanimidad de los miembros del Consejo de Administración de Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta, celebrado el 4 de octubre de 2013.

Dicha petición se acompañada del correspondiente estudio e informe económico justificativo, el mismo consta íntegro en el presente expediente.

El Decreto 109/2005 de 10 de junio del Consell de la Generalitat por la que se regula la Comisión de Precios de la Generalitat, establece en su artículo 5 que la empresa encargada de la gestión de servicios no prestados directamente por la Corporación titular de los mismos, será la encargada de elevar la solicitud de actualización de tarifas a la Comisión de Precios.

De acuerdo con el artículo 6 el Pleno de la Corporación Municipal emitirá informe motivado respecto a la tarifa propuesta, indicando la que considere adecuada en virtud de kis estudios técnicos y económicos y la documentación aportada, teniendo en cuenta el mantenimiento del equilibrio económico-financiero del servicio.

Las tarifas por suministro de agua potable vigentes para la anualidad 2012, fueron informadas favorablemente por el Pleno, en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2011 y fueron aprobadas por resolución del Hble. Sr. Conseller de Empresa, Universidad y Ciencia, previo informe de la Comisión de Precios de la Generalitat Valenciana, comunicado a este Ayuntamiento el 21 de enero de 2012.

Con posterioridad el 4 de octubre de 2012 se recibe comunicación de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, por la que se pone en nuestro conocimiento la nueva tarifa de suministro de agua potable aprobada por la

Mancomunidad de los Canales del Taibilla a partir de 1 de octubre de 2012. Consta en el expediente.

El 3 de octubre de 2012 se comunica por Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta la actualización de las tarifas por el servicio de agua potable, a aplicar de forma automática de acuerdo con la fórmula polinómica, aprobada en el anterior expediente tarifario. Consta en el expediente.

Con fecha 6 de noviembre de 2013, se emite estudio técnico-económico e informe favorable por el economista municipal, Jefe del Servicio de Consumo, D. Diego Agulló Guilló. Consta en el expediente.

Con fecha 3 de diciembre de 2013 se recibe informe técnico favorable de la Intervención Municipal, suscrito por el Interventor Municipal D. Joaquín Oltra Gisbert. Consta en el expediente.

En virtud de las atribuciones establecidas en el artículo 123.p) de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases de Régimen Local, y el artículo 6 del Decreto 109/2005, de 10 de junio, del Consell de la Generalitat, que desarrolla el artículo 34.1.5 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, se considera como órgano competente para emitir el informe municipal de las tarifas solicitadas al Pleno Municipal, debiendo remitirse con posterioridad al Gabinete Técnico de Precios de la Consellería de Industria, Comercio e Innovación para su informe y aprobación.

El expediente ha sido dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Servicios.

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, reitera lo ya manifestado en otros Plenos referente a que si se efectuaran en tiempos de bonanza las subidas conforme a los índices correspondientes se evitaría tener que acordar subidas en momentos inoportunos como el actual y en este caso considera atendible el incremento en base al descenso de consumo, según informa la empresa. Valora positivamente el incremento del fondo social y manifiesta que respecto al apoyo a las familias numerosas propone que se incluya a las familias monoparentales con dos hijos.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, anuncia su voto en contra porque considera vergonzoso que se pueda apoyar un incremento de la tarifa que se justifique en un descenso del consumo, que es una buena noticia desde el punto de vista ambiental, por lo que no habría que castigar a los ciudadanos por ello, cuando hay margen a cuenta de los beneficios de la empresa, teniendo en cuenta la situación de crisis que se sufre. Trae a colación una desviación del 12 % entre el agua adquirida y el agua facturada por lo que propone que se incida en la evitación de errores y fugas que lastran la recaudación y además propone que se suba la tarifa a los grandes consumidores en beneficio de la mayoría de los ciudadanos. Puntualiza que es el único grupo que no ha apoyado esta subida en el Consejo de Administración de la empresa mixta, en el que no está presente.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, anuncia su voto en contra, porque a pesar de considerar que es una subida moderada, supera el IPC previsto.

D. Carlos Castillo, Concejal de Fomento, dice que es competencia de la Generalitat aprobar la subida de la tarifa propuesta por la empresa, en base a los informes que obran en el expediente, y que el grupo Popular, por responsabilidad, va a respaldar como equipo de gobierno, porque es una obligación legal, el mantenimiento del equilibrio económico-financiero de las tarifas del servicio público, cifrando el incremento relativo en unos 30 céntimos al mes o noventa céntimos al trimestre, que es el período de facturación.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, expresa que para ellos lo cómodo sería votar en contra pero por responsabilidad considera que, aparte de que la gestión podría mejorarse, aunque no es mala comparativamente con otras ciudades, valoran positivamente el mantenimiento del fondo social y respecto a la reducción de beneficios de la empresa considera positivo conseguir de la misma, de la que forma parte el Ayuntamiento, inversiones para la ciudad.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, dice que no es cierto que no haya más remedio que incrementar las tarifas pues considera que el equilibrio financiero se puede conseguir reduciendo los beneficios de la empresa y se puede subir la tarifa únicamente a los grandes consumidores, criticando la insensibilidad del equipo de gobierno al aprobar una nueva subida que se une a las múltiples ya acordadas que afectarán a los contribuyentes durante los próximos diez años. Asimismo, agradece al partido Socialista que se sume al

rechazo a esta propuesta, rectificando el voto que emitió en el Consejo de Administración de la empresa.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, refiere que en la última sesión del Consejo de Administración se habló de los porcentajes de beneficio a compensar con la revisión de la tarifa, debiendo, a su juicio, distinguirse entre la propuesta del Consejo de Administración y la propuesta de acuerdo que se trae al Pleno.

La Alcaldesa interviene para decirle al Portavoz del Grupo Socialista que la propuesta que se trae al Pleno es la misma que aprobó por unanimidad el Consejo de Administración de AMAEM.

D. Carlos Castillo, Concejal de Fomento, enfatiza que existe una política de ayuda a las familias con dificultades habiéndose aumentado el fondo social en 75.000 euros más y a las familias numerosas se les aplica una bonificación en las tarifas que beneficia en torno a 700 familias alicantinas.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

El Pleno del Ayuntamiento, por mayoría – 19 votos a favor (GP y GUPyD) y 9 votos en contra (GS y GEU)–, adopta los siguientes ACUERDOS:

Primero: Informar favorablemente la solicitud de modificación de las tarifas vigentes relacionadas con el abastecimiento de agua al municipio de Alicante para el año 2014, que se detallan a continuación:

TARIFAS DE AGUA POTABLE

CUOTA DE SERVICIO: € / mes

Clientes con contador de 7,10 y 13 mm.				
“	“	“	15 mm.	31,75
“	“	“	20 “	63,28
“	“	“	25 “	79,42
“	“	“	30 “	118,96
“	“	“	40 “	238,59

TARIFA ESPECIAL PARA FAMILIAS NUMEROSAS

Familias numerosas (3 hijos) € / m³

De 0 a 9 m ³ al trimestre	De 0 a 3 m ³ al mes	0,02
De 10 a 35 m ³ al trimestre	De 4 a 12 m ³ al mes	0,54
De 36 a 72 m ³ al trimestre	De 13 a 24 m ³ al mes	1,80
De 73 m ³ al trimestre en adelante	De 25 m ³ al mes en adelante	2,42

Familias numerosas (4 hijos) € / m³

De 0 a 9 m ³ al trimestre	De 0 a 3 m ³ al mes	0,02
De 10 a 40 m ³ al trimestre	De 4 a 14 m ³ al mes	0,54
De 41 a 84 m ³ al trimestre	De 15 a 28 m ³ al mes	1,80
De 85 m ³ al trimestre en adelante	De 29 m ³ al mes en adelante	2,42

Familias numerosas (5 hijos) € / m³

De 0 a 9 m ³ al trimestre	De 0 a 3 m ³ al mes	0,02
De 10 a 45 m ³ al trimestre	De 4 a 15 m ³ al mes	0,54
De 46 a 96 m ³ al trimestre	De 16 a 32 m ³ al mes	1,80
De 97 m ³ al trimestre en adelante	De 33 m ³ al mes en adelante	2,42

Familias numerosas (6 hijos) € / m³

De 0 a 9 m ³ al trimestre	De 0 a 3 m ³ al mes	0,02
De 10 a 50 m ³ al trimestre	De 4 a 17 m ³ al mes	0,54
De 51 a 108 m ³ al trimestre	De 18 a 36 m ³ al mes	1,80
De 109 m ³ al trimestre en adelante	De 37 m ³ al mes en adelante	2,42

TARIFAS POR CONSERVACIÓN DE CONTADORES

<u>Diámetro contador</u>	<u>€/ mes</u>
Hasta 13 mm	0,58
De 15 mm	1,04

De 20 mm.....	1,12
De 25 mm.....	1,80
De 30 mm.....	5,41
De 40 mm.....	6,49
De 50 mm.....	9,46
De 65 mm.....	12,62
De 80 mm.....	14,19
De 100 mm en adelante	19,96

Tarifa aplicable por la conservación de contadores destinados a medir tanto el consumo de agua potable como el consumo de agua reutilizada.

TARIFAS POR CONTRATACIÓN Y REPOSICIÓN DEL SERVICIO

<u>Diámetro contador</u>	<u>Importe Contador (Euros)</u>	<u>Derechos de Contratación (Euros)</u>
Hasta 13 mm.....	50,70	68,31
De 15 mm.....	50,70	68,31
De 20 mm.....	50,70	68,31
De 25 mm.....	116,57	69,05
De 30 mm.....	163,09	100,12
De 40 mm.....	251,83	100,97
De 50 mm.....	564,17	102,28

<u>Diámetro contador</u>	<u>Importe Contador</u> (Euros)	<u>Derechos de Contratación</u> (Euros)
De 65 mm.....	688,34	151,85
De 80 mm.....	845,92	209,53
De 100 mm.....	1.046,71	334,40
De 150 mm.....	1.494,58	335,66
De 200 mm.....	3.055,06	460,71
De 250 mm.....	3.853,11	461,34
De 300 mm.....	5.093,51	629,20
De 65 INC mm.....	349,91	151,50
De 80 INC mm.....	395,72	293,68
De 100 INC mm.....	481,37	420,00
De 50/15 mm	1.151,14	151,30
De 80/20 mm.....	1.730,98	260,98
De 100/25 mm.....	2.239,90	384,79
De 150/30 mm.....	3.217,70	436,39
<u>TARIFA POR REPOSICIÓN DEL SERVICIO</u>		50,81 €

Tarifa aplicable por la contratación y reposición del servicio tanto de agua potable como de agua reutilizada.

A las tarifas aquí detalladas se les aplicará el IVA correspondiente a cada caso.

Las presentes tarifas se aplicarán igualmente a los usuarios del término municipal de Alicante que se incorporen al Servicio durante el periodo de vigencia de las mismas.

Segundo: Aprobar la fórmula polinómica que se indicará seguidamente, de aplicación automática sobre la tarifa referida en el punto anterior, a partir de la misma fecha en que se modifique el precio del agua de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla. La fórmula aludida es:

$$T' = T \times (1 + 0'0057478 \times P)$$

Donde T son las tarifas por suministro de agua aprobadas en el presente informe

Donde T' son las tarifas por suministro de agua que resultarán de la aplicación de la tarifa polinómica.

Donde P es la variación en céntimos de Euro, con su signo, de la Tarifa de la Mancomunidad de Canales del Taibilla.

La aplicación de esta fórmula polinómica, en el momento en el que se produzca la modificación en las tarifas de la Mancomunidad de Canales del Taibilla será automática y, por lo tanto, la fecha de entrada en vigor de las nuevas tarifas revisadas deberá coincidir con el comienzo de aplicación de las nuevas tarifas de la Mancomunidad de Canales del Taibilla.

Tercero.- Informar favorablemente la tarifa de suministro de agua reutilizada, con la condición de que la empresa gestora disponga de las autorizaciones preceptivas para ello, para el año 2014 que será:

Agua reutilizada (sin cuota de servicio)	0,34 € / m ³
--	-------------------------

A la tarifa aquí detallada se le aplicará el IVA correspondiente.

Cuarto.- Elevar el presente expediente a la Presidencia de la Comisión de Precios de la Generalidad Valenciana, a fin de que se dicte la resolución que proceda.

Quinto.- Notificar la presente resolución a "Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta", remitiendo copia del informe de Intervención y del

informe económico financiero, al objeto del cumplimiento de las recomendaciones realizadas en los mismos.

I-4. ASUNTOS DE URGENCIA

No se presentaron.

II- PARTE INFORMATIVA Y DE CONTROL DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO:

II-1. INFORMES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO

Seguridad, Tráfico y Transportes

II-1.1. PUESTA EN CONOCIMIENTO DEL PLENO DE LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE, PMUS.

Se da cuenta al Pleno de la Corporación del siguiente asunto:

"De conformidad con lo establecido en el artículo 51 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, antes de entrar en el fondo del asunto a que se refiere el epígrafe que antecede, que no figura en el orden del día de la sesión, se somete a **deliberación** su especial **declaración de urgencia**, que es aprobada.

Seguidamente, se da cuenta de dicho expediente, cuyos antecedentes y razonamientos, resumidos, figuran a continuación.

La Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el día 7 de octubre de 2013, acordó la aprobación provisional y exposición pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante, en adelante PMUS, en aplicación de lo establecido en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana, en concreto el artículo 10; y la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana,

Este documento, fruto del trabajo técnico y de un amplio proceso de participación ciudadana, será marco de referencia para el desarrollo de las actuaciones en materia de tráfico y transporte de los próximos años, dentro de las líneas estratégicas definidas como los grandes ejes de actuación: el peatón, la bicicleta, el transporte público, el vehículo privado y estacionamiento, las estrategias horizontales de movilidad sostenible y la regulación de la carga y descarga, así como los diferentes programas en los que se concretan las distintas actuaciones en cada una de estas líneas estratégicas.

Todo ello, con el fin de la consecución de uno de los objetivos prioritarios de este Ayuntamiento: incrementar la calidad de vida de sus residentes y visitantes, desarrollando y coordinando para ello, políticas urbanas y acciones que, entre otros, promuevan un sistema de movilidad urbana sostenible coherente con la estrategia de movilidad sostenible recogida en las diferentes normativas y recomendaciones vigentes nacionales e internacionales.

En cumplimiento del acuerdo municipal al inicio indicado, mediante edicto de la Concejalía de Seguridad, Tráfico y Transportes, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante (BOP nº 195 de 14 de octubre de 2013), se procedió a la apertura de un plazo de 30 días hábiles para la presentación de alegaciones y sugerencias por las personas y colectivos interesados, que finalizó el día 19 de noviembre de 2013.

Durante el plazo de exposición pública, según certificación de la Vicesecretaría de este Ayuntamiento, de fecha 29 de noviembre de 2013, se han presentado las alegaciones y sugerencias que se recogen en el cuerpo de la presente propuesta.

La alegaciones y sugerencias presentadas han sido valoradas por la consultora contratada por este Ayuntamiento para la elaboración del PMUS, la UTE formada por las empresas Idom Ingeniería y Arquitectura, S.A., Estudios, Proyectos y Planificación, S.A. y Cota a Cota, Ingeniería y Topografía, S.L.P, en cumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 4.7 del pliego de prescripciones técnicas particulares que rige la referida contratación, siguiendo las directrices generales de desarrollo recogidas en las diferentes normativas y recomendaciones vigentes (Generalitat Valenciana, Gobierno Central, Unión Europea, Organismos Internacionales, etc), así como los objetivos generales municipales, entregándose la propuesta de documento definitivo del PMUS, dentro del plazo previsto en la cláusula 8 del referido pliego.

La valoración realizada por la consultora ha sido revisada por los técnicos municipales del servicio de Tráfico y Transportes: jefa del departamento técnico de Planificación Viaria y Movilidad Urbana Sostenible, jefe del departamento técnico de Tráfico y jefe del departamento técnico de Transportes, y resultado de este cualificado trabajo técnico es el informe técnico municipal, suscrito por los funcionarios indicados, de fecha 12 de diciembre de 2013.

Los escritos de alegaciones, sugerencias y reclamaciones presentados dentro del plazo de exposición pública, con indicación de la persona, entidad o colectivo alegante, así como su correspondiente valoración y propuesta de modificación del PMUS, en el supuesto de su aceptación, se relacionan a continuación, por orden cronológico de presentación:

1ª) D. Miguel Ángel Villarroya Sánchez con DNI 50.295.818-Q como representante de la Oficina de Armonización del Mercado interior (OAMI), mediante instancia en fecha 31 de octubre de 2013 y nº de registro de entrada E2013059473, presenta un total de seis alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita habilitar en la línea 27 (Alicante-Urbanova) de la empresa LA ALCOYANA, una parada en cada sentido, en la intersección de la carretera N-332/N340 con la Avenida de Jean-Claude Combaldeu y en su desvío hacia la Ciudad de la Luz la inclusión de una parada en la Avenida de Jean – Claude Combaldeu- OAMI.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente. No es competencia del PMUS proponer el esquema de las nuevas líneas de transporte urbano, aunque el propio PMUS remarca la necesidad de reestructurar el sistema actual. El nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses. En el Plan se dan las pautas y recomendaciones que se deberán seguir en el futuro (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO).

Sin embargo, el Ayuntamiento de Alicante tiene presente las necesidades de la OAMI referentes al transporte público y cuando se realice la

reestructuración de las líneas se tendrá en cuenta lo solicitado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2 y nº 3

Se solicita mejorar la frecuencia del servicio de la línea 27 de la Alcoyana, incrementando el número de expediciones en hora punta de la mañana y de la tarde y modificar el itinerario de la línea 1 de Masatusa.

Siguiendo el principio de la anterior alegación, no es competencia del PMUS modificar frecuencias de autobús, número de expediciones, paradas o itinerarios. El PMUS propone la necesidad de elaborar un estudio de reestructuración de las líneas de transporte público, en donde deberán especificarse los itinerarios de las líneas futuras así como horarios y frecuencias.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita realizar las gestiones y/o negociaciones con la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para que habiliten en la línea C-6, una parada en cada sentido, en la intersección de la carretera N-332/N340 con la Avenida de Jean-Claude Combaldeu.

Siguiendo el principio de la anterior alegación, no es competencia del PMUS modificar frecuencias de autobús, número de expediciones, paradas o itinerarios. Además en este caso, la competencia es de la Conselleria al tratarse de una línea interurbana. Sin embargo, el Ayuntamiento de Alicante tiene presente las necesidades de la OAMI referentes al transporte público y cuando se realice la reestructuración de las líneas se tendrá en cuenta lo solicitado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita ejecutar lo antes posible el itinerario peatonal y ciclista para que los trabajadores de la OAMI puedan acceder en bicicleta y a pie a su centro de trabajo.

El PMUS contempla el itinerario peatonal y ciclista a lo largo de la costa que dará servicio a la OAMI pero como ya se ha expuesto en otra alegación del mismo solicitante, el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no estando dentro de su alcance la iniciación de los proyectos de ejecución de los itinerarios peatonales y ciclistas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita ampliar el sistema ALABICI hasta la OAMI en el momento en que exista conexión a través de un eje ciclista.

El PMUS contempla la necesidad de la OAMI de un estacionamiento de ALABICI y es por ello que en el mapa de propuestas de ubicación de nuevas paradas de ALABICI (pág. 36 Líneas Estratégicas), ya se incluye una parada en las inmediaciones de la OAMI.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

2ª) D. Luis Falcó Mestre con DNI 52.779.324-M como representante de la coalición BLOC-INICIATIVA-VERDS:COMPROMIS PER ALACANT, mediante instancia en fecha 8 de noviembre de 2013 y nº de registro de entrada E2013060799, presenta un total de cuarenta y seis alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita establecer un consorcio supramunicipal para la gestión, estudio, concurso, aprobación, tramitación y seguimiento de empresa alquiler de bicis de ámbito metropolitano.

El consorcio es una entidad pública de carácter voluntario y asociativo, constituida por varias entidades locales, cuyo procedimiento de constitución viene regulado en la Ley 8/2010, de 23 de junio de la Generalitat, de Régimen Local de la Comunitat Valenciana. No pudiendo, por lo tanto, constituirse por el acuerdo unilateral de una sola entidad local, además de que la puesta en marcha de un sistema de alquiler de bicicletas metropolitano no es objeto del PMUS, sin perjuicio de que el Ayuntamiento pueda poner en funcionamiento este servicio

en el término municipal de Alicante, arbitrando al mismo tiempo instrumentos de colaboración con otras entidades locales para que tenga un alcance metropolitano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita establecer un consejo supramunicipal-metropolitano de movilidad.

El foro cuya creación se solicita no depende exclusivamente de la voluntad unilateral del

Ayuntamiento, sino que requiere de la unión de voluntades de las distintas administraciones y agentes sociales que se integren en el mismo. Asimismo, hacer constar que la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, crea en el artículo 20.1 el foro de la movilidad de la Comunitat Valenciana, como órgano de participación ciudadana en materia de movilidad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita la creación de estacionamientos de larga duración para la bicicleta.

El PMUS recalca la necesidad de mejorar la infraestructura de estacionamiento para bicicletas para garantizar su existo como modo de transporte cotidiano. Es por esto que el PMUS plantea la necesidad de incrementar la dotación de aparcabicis en U-Invertida, no en taquillas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita un pack de bienvenida con el registro de la bicicleta para impulsar su promoción.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas, así como la idoneidad o no de regalar material, no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita la promoción de iniciativas empresariales de movilidad sostenible con incentivos como publicidad gratuita, reducción de tasas o promoción desde oficinas de turismo.

El PMUS recalca la necesidad de realizar campañas que fomenten y promuevan el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano, pero no entra en el detalle de desarrollar las campañas, por lo que la medida solicitada no compete al PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita la priorización del carril bici segregado en la calzada.

El PMUS contempla dicha necesidad, como se puede observar en el apartado 3.2 Propuesta de fomento de uso de la bicicleta. La primera medida o programa es continuar con el desarrollo de la red de itinerarios ciclistas. Este programa comprende la ejecución de itinerarios ciclistas segregados en calzada o en menor medida en acera planificados en el Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante 2010 - 2013 (PICA), de modo que el ciclista pueda orientarse hacia aquellos recorridos que presenten condiciones más favorables de seguridad y comodidad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita establecer carril-bici prioritario en las circunvalaciones.

Los proyectos que plantean el cierre de la Vía Parque van a contar con carriles bici. El mismo proyecto de ejecución definirá las características de los mismos, asegurando una buena calidad y seguridad en su diseño.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita la ampliación de la página web de bicis recuperadas.

Alicante ya forma parte del Biciregistro (www.biciregistro.es) por lo que la página web de bicis recuperadas ya está disponible, siendo esta la primera actuación implantada por el PMUS

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Incluir en el parque móvil municipal bicicletas eléctricas.

En el PMUS está incluido en el apartado 2.5.1, el fomento del uso de la bicicleta eléctrica en distintos campos, desde el Sistema Alabici al parque municipal de vehículos del Ayuntamiento. El plan propone fomentar el uso de la bicicleta eléctrica en organismos oficiales, ayudando a la difusión pública de este medio de transporte sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicitan actuaciones de promoción del uso de la bicicleta.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la

sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11, nº12 y nº13

Se solicita la confección técnica de línea paseo de playa para peatones y ciclistas, definir en el programa tipo de Acceso al Parque Botánico una pantalla sonora y definición técnica del Corredor Sur Av.Elx – Urbanova.

La reclamación expresada en esta alegación no puede ser considerada en el PMUS, pues el PMUS es un documento estratégico en el cual se definen los itinerarios peatonales y ciclistas. Las características de dichos itinerarios serán definidas en el proyecto constructivo de cada uno de los tramos a implantar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14

Se solicita para el Corredor Sur Av.Elx – Urbanova la inclusión de un enlace tanto peatonal como por carril bici.

Por el mismo principio que la anterior alegación, en el PMUS se propone terminar de formalizar el corredor peatonal del Frente Litoral Sur, pero las características con las que se tiene que llevar a cabo las debe definir el proyecto constructivo correspondiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 15

Se solicita la adecuación para peatones y PMR de la Av. Denia hasta Sant Joan.

El PMUS contempla los itinerarios que discurren por el territorio competencia del Ayuntamiento de Alicante. Dentro del ordenamiento jurídico

vigente, la única administración con competencias en planificar y coordinar la movilidad entre municipios del Área Metropolitana de Alicante es la Conselleria, por lo que el Ayuntamiento de Alicante carece de competencias para dar respuesta a la petición solicitada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 16

Se solicita contemplar los ajustes y frecuencias semafóricas que favorezcan e impulsen la movilidad del peatón.

Para mejorar la movilidad peatonal es necesario garantizar unos itinerarios peatonales en los cuales los tiempos de verde sean acordes a las necesidades desde el viandante y así lo establece el PMUS. En el programa 1.1 Potenciación de los desplazamientos peatonales, es donde se indica que se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17 y nº18

Se solicita mejorar la accesibilidad y anchura en las aceras de la Av. Gastón Castelló así como la definición técnica del tipo de itinerarios peatonales.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos constructivos de itinerarios peatonales, donde se debe definir las características de cada uno de ellos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicitan ajustes y regularizaciones semafóricas para peatones en diferentes puntos de la Gran Vía.

Como se ha citado en la alegación nº 16 así lo establece el PMUS en el Programa 1.1. Además, en el programa 5.3 Mejora de la seguridad vial y en la propuesta 3.5.3.1 se propone que para fomentar la movilidad peatonal y contribuir a disminuir la velocidad de circulación del tráfico, es necesario ajustar y ampliar los tiempos de verde en grandes avenidas, aumentando el tiempo para peatones y disminuyendo los tiempos de verde para vehículos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 20

Se solicitan pasos elevados en ciertos puntos de los itinerarios peatonales.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos de ejecución de itinerarios peatonales, donde se debe definir las características de cada uno de ellos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 21

Se solicita más detalle en los puntos de centralidad.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos de potenciación de las centralidades de barrio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 22

Se solicita incluir como centralidades de barrio a PAU-2 y alrededores de la calle Vicente Reyes.

Por centralidades de barrio se entiende zonas urbanas en donde se concentre cierto nivel de actividad económica y social a nivel de barrio (de

proximidad), por lo que los alrededores de la avenida Vicente Reyes y Barrio PAU-2 no cumplen con estas características, por lo que no se incluyen como centralidades de barrio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 23

Se solicita un plazo máximo de 2 años para el proyecto Camino Escolar Seguro y la inclusión no solo de AMPAS, sino de juntas de gobierno escolar y AA.VV.

En la propuesta de caminos escolares el PMUS insta a la creación del Camino Escolar Seguro mediante la redacción de un proyecto pedagógico, dando las pautas a seguir para su desarrollo. Pero cabe resaltar que el PMUS es un documento estratégico por lo que no puede entrar al detalle del contenido de dicho proyecto.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, sin perjuicio de que se incluyan en los equipos de trabajo de los distintos caminos escolares a los Consejos Escolares y a las asociaciones de vecinos.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN PARCIAL, en lo relativo a la inclusión en los equipos de trabajo de los distintos caminos escolares a los Consejos Escolares y a las asociaciones de vecinos..

Se realiza el cambio en la Propuesta 1.2.2 Creación de caminos escolares

Donde el documento decía:

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Segura se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

El documento definitivo dice:

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Segura se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, juntas de gobierno escolar, asociaciones de vecinos, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

Alegación nº 24

Se solicita la inclusión de zonas 30 en los entornos de los colegios.

Las zonas 30 son zonas morfológicamente bien definidas (zonas urbanas) con funciones homogéneas, en las que se pretende reducir la velocidad de circulación con el objetivo de mejorar la calidad del espacio público a la vez que se mejora la seguridad vial. Los entornos de los colegios deben ser zonas seguras desde el punto de vista de la seguridad vial, pero pueden serlo sin formar parte de una zona 30. Lo que precisan los colegios son acciones puntuales de mejora de la seguridad vial, no necesariamente formar parte de una zona 30, pues el ámbito de actuación es mucho mayor.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 25

Se solicita una nueva propuesta 3.1.2.3 dentro de la puesta en valor de espacios públicos urbanos, dirigidos a facilitar el uso y disfrute de los espacios a personas con movilidad reducida.

Las características constructivas de los espacios públicos no son objeto del PMUS. Deben formar parte del proyecto de ejecución, el cual deberá cumplir la Ley 1/1998, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de Comunicación de la Comunidad Valenciana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 26

Se solicita en la propuesta 3.4.2.1 Reorganización de los sentidos de circulación cambiar “posible ampliación de aceras” por “posibilitar la ampliación de aceras a un mínimo de 4 metros y establecer carriles bici segregados”.

El PMUS establece los objetivos que se pretende conseguir con la reorganización de los sentidos de circulación, pero el diseño que se establecerá en cada una de las vías lo definirá el proyecto constructivo que desarrolle la propuesta.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 27

Se solicita la inclusión de un mínimo de manto vegetal y arbolado autóctono en la reestructuración, así como el incremento de puntos de recogida selectiva, iluminación más eficiente, etc.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos constructivos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 28

Se solicita una velocidad de 30km/h en todo el centro y zonas urbanas, desde gran vía hacia interior de la ciudad, dejando en las vías de 2 carriles el de la izquierda para velocidad 45, salvo en las zonas escolares y hospitales.

La nueva Ley de tráfico (en tramitación parlamentaria) especifica que en todos los ámbitos urbanos la velocidad de circulación en vías de un carril de circulación será de 30KM/h. Esta actuación más la propuesta de Zonas 30 expresada en el PMUS hacen que una gran parte de la ciudad de Alicante pase a estar incluida en una zona de velocidad moderada (inferior a 30Km/h).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 29

Se solicita reajustar y replantear la regulación semafórica para la consecución y control de las zonas 30.

Una zona 30 no solo se implanta con señalización vertical y horizontal, sino que es necesario actuaciones de modificación del diseño urbano y de gestión semafórica, y así lo establece el PMUS. En las zonas 30 el tráfico debe circular a velocidades inferiores a 30 km/h al objeto de compatibilizarlo con la movilidad no motorizada, por lo que para ello se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 30

Se solicita zonas 30 km para carreteras de un vial en la zona exterior al recorrido de la Gran Vía, además de la inclusión de los barrios.

PAU 2

Florida Sur

Zona residencial calle Brasil, Ecuador hasta Paseo Joan Fuster

Alrededores del centro IES San Blas

Viarrios que llegan a IES Leonardo Da Vinci y al IES Gran Vía.

Técnicamente las zonas 30 y las calles de velocidad 30 son dos cosas distintas, que parece que en este caso se confunden. Las zonas 30 son zonas morfológicamente bien definidas (zonas urbanas) con funciones homogéneas, en las que se pretende reducir la velocidad de circulación con el objetivo de mejorar la calidad del espacio público a la vez que se mejora la seguridad vial. En cambio una calle de velocidad 30 no es nada más que una calle con el límite de velocidad marcado a 30, normalmente para garantizar la seguridad en algún tramo conflictivo o con actividades relacionadas con la educación (colegios).

Las propuestas de zona 30 del PMUS están justificadas desde el punto de vista funcional y morfológico, por lo que las propuestas planteadas en la presente alegación no encajan en la propuesta realizada. Por lo que a los viarrios que llegan a los IES solicitados, a partir del nuevo reglamento de circulación, pasaran a ser de velocidad 30.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 31

Se solicita como nueva propuesta: lanzar e implantar programa permanente denominado “carpool” o conocido como “coche amigo”.

Se acepta la alegación como propuesta para fomentar el uso compartido del vehículo privado y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la LÍNEA ESTRATÉGICA 5. ESTRATEGIAS HORIZONTALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se añade al documento definitivo:

Una de estas campañas de sensibilización y promoción es la apuesta por el desarrollo de un sistema de “carpooling” para la ciudad de Alicante y su área metropolitana con el objeto de reducir el número de coches que diariamente circulan por la ciudad a la vez que se mejora la ocupación de los vehículos, lo que optimiza el vehículo privado.

Y en el PROGRAMA 5.1. COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. Incluyendo una nueva propuesta: 3.5.1.2 Propuesta 5.1.2. Proyecto carpooling.

Se añade al documento definitivo:

3.5.1.2 Propuesta 5.1.2. Proyecto carpooling:

El “carpooling” consiste en compartir el coche en los viajes periódicos así como en los desplazamientos puntuales. Con ello, se consigue reducir el número de coches que diariamente circulan por la ciudad a la vez que se mejora la ocupación de los vehículos, lo que optimiza el vehículo privado.

La puesta en marcha de un sistema de carpooling para la ciudad de Alicante y su área metropolitana es una medida importante de fomento de la movilidad sostenible al optimizarse el uso del vehículo privado

Por ello se recomienda la creación de una página web donde los usuarios puedan ofertar y solicitar sus trayectos. El polígono industrial Las Atalayas, ejecutó su proyecto Coche Compartido en 2012, y actualmente está en pleno funcionamiento. En consecuencia, se podría estudiar la ampliación de la página web proporcionada por Las Atalayas a la totalidad de la ciudad.

Alegación nº 32

Se solicita la implementación de estacionamiento para residentes (zona naranja).

La ordenanza vigente en Alicante permite la gestión diferenciada del estacionamiento y el PMUS va a incluir una petición expresa de analizar las necesidades de estacionamiento para residentes en el centro de la ciudad con el objetivo de facilitar a este colectivo el estacionamiento implantando una zona naranja. Se acepta y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento.

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

Alegación nº 33

Se solicita la inclusión de elementos de textura, color y rampas incluidas en la remodelación de los viales unidireccionales previstos.

Las características constructivas de los viales unidireccionales no son objeto del PMUS. Éstas deben formar parte del proyecto constructivo que desarrolle la propuesta y que a su vez cumpla con la Ley 1/1998, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de Comunicación de la Comunidad Valenciana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 34

Se solicita garantizar un parque móvil público (taxis) suficiente para la demanda de PMR.

No es competencia del Ayuntamiento de Alicante la revisión de los pliegos de concesiones de servicios que impliquen gestión de flotas por lo que no es objeto del PMUS. Por lo que a la reclamación expresada en esta alegación se refiere, debería ser específicamente planteada por otras vías (Consellería).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 35

Se solicita ampliar y desarrollar el programa 3.3.4 Park and Ride en

extrarradio de la ciudad.

Para el buen funcionamiento de los Park & Ride estos deben ubicarse en el origen del desplazamiento (municipios del Área Metropolitana). En lo que compete al PMUS de Alicante, se propone la promoción de este tipo de aparcamientos, pero el desarrollo de la propuesta no está dentro del alcance del documento ni de las competencias del Ayuntamiento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 36

Se solicita la inclusión de la propuesta de reducir el parque móvil con impulso a programas de CarSharing.

El ayuntamiento puede fomentar el uso de Carpooling (coche compartido) creando una página web que fomente esta práctica (muy útil en polígonos industriales, con horas de entrada y salida muy marcadas), pero no puede fomentar el Carsharing debido a que esto implica la necesaria gestión de una flota de vehículos. La puesta en funcionamiento de un sistema de Carsharing en Alicante debe nacer de la iniciativa privada por lo que no compete al Ayuntamiento proponer esta iniciativa.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 37

Se solicita como estructurar el nivel impositivo (impuesto de vehículos municipal) local a tenor de tipo de coche, uso, horario, etc... sistemas de impuesto pigouviano (por ejemplo ECOTASAS) y en cualquier caso reducir el coste cuantas menos emisiones GEI tenga el vehículo.

Esta medida no compete al PMUS por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 38

Se solicita un estudio a desarrollar dentro del PMUS que plantee la posibilidad de implementar el acceso al centro de coches de forma limitada y estructurada.

La ciudad de Alicante no tiene las características para poder cerrar el centro de la ciudad, por ello se ha creado el programa de zonas 30 para reducir el tráfico de paso y el acceso de vehículos privados al centro, así como la implantación de una zona naranja para residentes, programas que están más en consonancia con las características de la ciudad de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 39

Se solicita el control férreo a la utilización de los vehículos oficiales, incluso reducirlos y adquirir en su sustitución un microbús.

No es objeto del PMUS definir el uso de los vehículos oficiales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 40

Se solicita recordar la imposibilidad de tracción a motor en la isla de Tabarca e impulsar el turismo en bici.

Uno de los principales objetivos del Plan de Movilidad es el impulso de los modos de transporte no motorizados y con ello de la bicicleta, (Propuesta 3.2 del PMUS), recomendaciones que se realizan para todo el término municipal de Alicante.

Recordar la imposibilidad de tracción a motor en la isla de Tabarca es una propuesta de gestión que, por su detalle, no tiene cabida en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 41

Se solicita incluir en el plan, estrategia de educación ambiental y de

movilidad, formación y sensibilización.

Como bien se cita en la alegación, en el programa: 3.5.1 PROGRAMA 5.1. COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD concretamente en la propuesta 3.5.1.1 Propuesta 5.1.1. Promoción de la movilidad sostenible ya se habla de la necesaria sensibilización de la ciudadanía, por lo que se prevé la necesidad de desarrollar programas de concienciación específicos sobre movilidad y cambio climático y se citan recomendaciones o ejemplos a realizar. Pero no es objetivo del PMUS la definición del detalle de estas campañas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 42

Se solicita la definición de un cronograma para el PMUS y el lanzamiento de un plan metropolitano.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo. No depende exclusivamente de la voluntad unilateral del Ayuntamiento, sino que requiere de la unión de voluntades de las distintas administraciones y agentes sociales que se integren en el mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 43

Se solicita la progresiva electrificación de los transportes públicos o en su defecto transporte colectivo con pila hidráulica.

El PMUS habla de la necesaria descarbonización del transporte y aceptando esta alegación se va a hacer hincapié en que este proceso debe darse también en el transporte público diversificando sus fuentes de energía.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el PROGRAMA 5.5. FOMENTO DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE añadiendo una nueva propuesta: 5.5.2. La descarbonización en el transporte público.

Se añade al documento definitivo:

3.5.5.2 Propuesta 5.5.2. La descarbonización en el transporte público

Se pueden diferenciar tres tipos de vehículos que contribuyen a diversificar las fuentes de energía:

- a) Vehículos híbridos.
- b) Vehículos eléctricos
- c) Vehículos eléctricos con pila de combustible.
- d) Vehículos de gas

En general, la penetración de estos vehículos está siendo limitada dado que incluso con los apoyos de la administración no son aún asequibles económicamente. La coyuntura económica también está ralentizando la penetración de los vehículos eléctricos en nuestras ciudades. Las previsiones indican que poco a poco esta penetración se dará, empezando sobre todo por los vehículos híbridos enchufables.

En el campo del transporte público también están habiendo cambios lentos hacia una diversificación de la energía, siendo ya un objetivo de la mayoría de gestores de flotas y operadores. Por tanto, se recomienda que en la renovación de la flota de vehículos de transporte público se haga con vehículos menos contaminantes, ya que constituyen hoy en día elemento clave para conseguir un sistema de transportes más limpio y amigable con el medio ambiente.

Alegación nº 44

Se solicita la optimización y actualización de los trayectos del transporte público.

En el PMUS existe una propuesta (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO) que incide exactamente en lo que se cita en la alegación, mediante la priorización de la circulación del transporte público y la reordenación de la red de autobuses.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 45

Se solicita establecer conexión entre RENFE, TRAM y estación de autobuses.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos. Sin embargo, no es competencia del PMUS la decisión de establecer lanzaderas entre las distintas estaciones. El proyecto de reestructuración del sistema de transporte público urbano de Alicante (planteado por el PMUS) debe ser el que proponga como se conectará las distintas estaciones de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 46

Se solicita trasladar el buhobus y proponer el TRAMNOCHADOR.

No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte público o la creación de nuevas líneas. El nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses y de la planificación de la Consellería para el TRAM. En el Plan se dan las pautas y recomendaciones que se deberían seguir en el futuro.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

3ª) Dña. Manuela Cerdán Cobos con DNI nº 21.386.580-F en nombre propio como presidenta de la A.VV de Ciudad Elegida y en nombre de las AA.VV de : San Gabriel, San Blas, V. de Remedio, Ciudad de Asís, Ciudad Elegida, Gran Vía sur-puerto, La Florida, Divina Pastora y Centro Tradicional, mediante instancia en fecha 11 de noviembre de 2013 y nº de registro de entrada E2013020545, presentan un total de once alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita pertenecer al Consejo de Sostenibilidad.

La composición del Consejo de Sostenibilidad viene regulada en el artículo 8 del Reglamento que lo regula, cuyo texto fue aprobado definitivamente por acuerdo plenario de fecha 22 de diciembre de 2010 (BOP nº

21 de febrero de 2011), y solo puede modificarse por el procedimiento reglamentariamente establecido.

Por lo tanto, no es objeto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible la composición del Consejo de Sostenibilidad, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería canalizarse por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita la ampliación del plazo de alegaciones y participación ciudadana.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita un calendario público de programación de acciones y de compromiso de inversiones sobre el PMUS.

El PMUS no es más que un marco de referencia para el desarrollo de las actuaciones en materia de tráfico y transporte de los próximos años, dentro de las líneas estratégicas definidas como los grandes ejes de actuación dentro del Plan.

En consecuencia, en este momento del trámite procedimental no se justifica el establecimiento de un calendario de actuaciones, cuestión que se determinará posteriormente, en función de la coyuntura económica de cada momento.

Cabe añadir que, el PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, comenzando la implantación de las primeras actuaciones durante el próximo año 2014.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita tener en cuenta el Área Metropolitana y su transporte.

En el Plan se hace hincapié de la necesidad de una planificación metropolitana dadas las características de la ciudad de Alicante, por ello el Ayuntamiento de Alicante tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes, desarrollando y coordinando para ello, bien directamente o bien a través de sus diferentes empresas dependientes, políticas urbanas y acciones metropolitanas que, entre otras, promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro, para lo cual se requiere la implicación de las distintas Administraciones competentes en la planificación de la movilidad metropolitana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita que los cambios que se establezcan debido al PMUS se informen y consensuen con las AA.VV de cada zona o barrio.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en el apartado primero del artículo 69, que las corporaciones locales facilitarán la más amplia información sobre su actividad y la participación de todos los ciudadanos en la vida local, continuando en el apartado segundo que las formas, medios y procedimientos de participación que se establezcan no podrán en

ningún caso menoscabar las facultades de decisión que corresponden a los órganos representativos regulados por la Ley. En virtud de la cual, el Ayuntamiento de Alicante aprobó el “Reglamento Orgánico de los distritos y de participación ciudadana” (BOP nº 276 de 2 de diciembre de 2005), en el que se regulan las diferentes formas de canalización de la participación ciudadana en este municipio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se exige que los cambios en las líneas de transporte público urbano se consensuen con las AA.VV.

No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte público. La definición de la nueva red de autobuses de Alicante será definida a partir de la redacción del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses, que será debidamente informado a la ciudadanía.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicitan preferencias para el transporte público y hacerlo de mutuo acuerdo con trabajadores y con los vecinos usuarios.

Uno de los principales objetivos del PMUS es desarrollar las líneas estratégicas o medidas que tiendan a equilibrar la utilización de los modos de transporte de forma que se favorezca la mayor utilización del transporte público, apostando por aplicar medidas que prioricen la red de autobuses de la ciudad, será definida a partir de la redacción del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses, del que se dará el debido conocimiento a la ciudadanía.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en el apartado primero del artículo 69, que las corporaciones locales facilitarán la más amplia información sobre su actividad y la participación de todos los ciudadanos en la vida local, continuando en el apartado segundo que las formas, medios y procedimientos de participación que se establezcan no podrán en

ningún caso menoscabar las facultades de decisión que corresponden a los órganos representativos regulados por la Ley. En virtud de la cual, el Ayuntamiento de Alicante aprobó el “Reglamento Orgánico de los distritos y de participación ciudadana” (BOP nº 276 de 2 de diciembre de 2005), en el que se regulan las diferentes formas de canalización de la participación ciudadana en este municipio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Potenciar el uso de la bicicleta, mejor señalización y circuitos.

Uno de los principales objetivos del Plan de Movilidad es el impulso de los modos de transporte no motorizados y con ello de la bicicleta, proponiendo propuestas para la mayor utilización de esta (Propuesta 3.2 del PMUS).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Indicar el impacto que se producirá en los viarios por la Operación Integrada OI2.

No es objeto del PMUS evaluar el impacto que tendrá en el viario de la ciudad el desarrollo del Plan Parcial OI2. Para ello, la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana, en su artículo 12, define la figura de “Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes”. Lo que sí que va a proponer el PMUS es la integración del Plan parcial OI2 con la red existente y propuesta por el PMUS de Itinerarios peatonales y ciclistas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicita la incorporación al PMUS de los programas y actuaciones que se tiene previsto realizar con la puesta en marcha de la nueva Ordenanza de zonas verdes.

No es materia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible la inclusión de Ordenanzas que legislan materia distinta a la movilidad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Realización de los sistemas de intermodalidad a través de la construcción del nodo CENTRAL INTERMODAL y el soterramiento en la actual estación de ferrocarril.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos.

Sin embargo, no es competencia del PMUS la construcción de la estación intermodal, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

4ª) D. Fernando Llopis Pascual con DNI 54.578.851-V en nombre del Grupo Municipal Unión Progreso y Democracia, mediante instancia en fecha 13 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013061845, presenta un total de catorce alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita una estación intermodal ADIF, Autobuses y Luceros.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos. Sin embargo, no es competencia del PMUS la construcción de la estación intermodal. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita intermodalidad entre bicicletas y estaciones TRAM.

Actualmente existe intermodalidad entre bicicleta privada y estaciones TRAM en casi todos los puntos. El objetivo es que se cubra la totalidad de ellas. Se completará la solicitud en el plano de estacionamientos privados.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el plano: propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema de Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Aparcabicis en todas las estaciones del TRAM en el plano propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema de Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_02

Alegación nº 3

Se solicita aparcabicis para el fomento del uso en centros educativos.

La ciudad de Alicante ya cuenta en la mayoría de sus centros educativos con aparcabicis. Hasta la fecha todos los centros educativos que han solicitado aparcabicis se les ha dado respuesta satisfactoria y en esa línea va a seguir trabajando el Ayuntamiento de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita intermodalidad entre las líneas troncales y la Estación de Autobuses del Puerto.

Los criterios de selección de estas líneas troncales han sido los siguientes: recoge los flujos de movilidad urbanos más importantes; presenta un diseño claro (transbordos, paradas); disfruta de alta velocidad comercial y alta

frecuencia (intervalos de paso entre 4 y 6 minutos). Esta red troncal deberá ser complementaria a la red del TRAM y por lo tanto, dar servicio en aquellas zonas de la ciudad donde el metro no llega ni está previsto que lo haga. La estación de autobuses, siendo un punto importante de transporte, no es de los principales orígenes y destinos de la movilidad urbana de Alicante, por lo que deberá estar conectada a la red de autobuses urbanos, pero no obligatoriamente a la red troncal. En todo caso, el diseño final de la red troncal vendrá definido por el estudio de reestructuración de la red de autobuses de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita intermodalidad entre ALABICI, estaciones TRAM y domicilio.

El PMUS ha intentado dotar de la mayor cobertura posible de ALABICI, para mejorar la oferta y evidentemente dar servicio a la cadena origen-destino y destino-origen. Hemos entendido las paradas del transporte público como puntos de transbordo donde la bicicleta tiene un papel fundamental.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita que se haga referencia al sistema tarifario y de una estrategia en cuanto a las tarifas de autobús.

El apartado 2.6.3 ASPECTOS OPERACIONALES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO del análisis-diagnóstico hace referencia al sistema tarifario. En él se habla de la tarjeta Móbilis que funciona desde marzo de 2007 en el área TAM. El PMUS marca una estrategia para el transporte público, entre las que destacan la necesidad de realizar un estudio de reestructuración del sistema de transporte público urbano, estudio que deberá definir el esquema tarifario futuro.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita que los recorridos prioritarios tengan en cuenta la estación de autobús.

Las líneas principales de autobús dan respuesta a las principales relaciones origen-destino de movilidad cotidiana de la ciudad de Alicante, entre las que no se encuentra la estación de autobuses por ser principalmente un foco de atracción interurbana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita priorización del autobús en la OI-2.

El PMUS contempla unos ejes prioritarios para el transporte público en aquellos ejes que absorben una demanda importante entre las principales relaciones de movilidad analizadas en la fase de análisis del plan. El PMUS contempla la actuación OI-2 y plantea una conexión ciclista y peatonal. La prioridad del transporte público a través del OI-2 deberá plantearse en posteriores estudios, pues habrá que analizar la demanda generada por el propio desarrollo del OI-2 así como la consolidación del PAU-1 y 2, para valorar la idoneidad de implantar un eje de transporte público prioritario.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita ampliación de estacionamiento para motos en la playa de San Juan.

El PMUS ha propuesto una serie de puntos con una urgente necesidad de mejora de la oferta de estacionamiento para motos. La playa de San Juan se estima que dispone de las plazas adecuadas para dar respuesta a la demanda registrada, aunque en el supuesto que se detecte alguna insuficiencia el Ayuntamiento mejoraría la oferta de estacionamiento existente, como viene haciendo en todos los puntos de la ciudad, pues la mejora del estacionamiento para motocicletas es una prioridad para este departamento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 10

Se solicita programas de movilidad nocturna.

No ha sido objeto de este plan de movilidad la definición de una red nocturna de transporte público, tarea que deberá acometer el proyecto de reestructuración de líneas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Se solicita reducir zona azul.

Se reduce la zona azul planteada, eliminando la zona propuesta al norte de la Avenida Pérez Galdós. Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento.

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento

del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

Alegación nº 12

Se solicita estudiar la incorporación de sentidos únicos en la Operación integrada número 2 (OI-S).

El PMUS va a proponer la integración del Plan parcial OI2 con la red viaria existente y con la propuesta del PMUS de Itinerarios peatonales, ciclistas y de prioridad del transporte público. Lo que no es tarea del PMUS es definir los sentidos de circulación del Plan parcial.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicita establecer canales de comunicación para trasladar incidencias a los usuarios.

En el programa 5.2 Aplicación de tecnologías “Smart City” se resalta la importancia de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones “TIC”. El Ayuntamiento de Alicante identificará las mejores opciones para seguir el camino hacia la Smart City, en donde el transporte público y la comunicación operador – usuario van a jugar un papel destacado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14

Se solicita intermodalidad bicicleta y autobús.

El hecho de poner la bicicleta en elementos externos al autobús o subirla al interior del autobús provoca aumentos en los tiempos de parada lo que redundaría en la disminución de la velocidad comercial. Es por ello que de forma general en un plan de movilidad no se incluye estos elementos. Aun así se podrían implementar en aquellas líneas que no fueran las principales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

5ª) D. Llanos Rodríguez Expósito con DNI 51.471.91-K en nombre de la Asociación Alicante Accesible, mediante instancia en fecha 15 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013062285, presenta un total de veintiuna alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita que se hubiera tenido en cuenta la variable de movilidad reducida dentro de la tipología de usuarios del transporte público.

El universo de la encuesta de movilidad son los residentes de Alicante, incluidos los PMR así como ancianos. Para llegar a tener información estadísticamente válida de grupos tan concretos como PMR, haría falta un tamaño muestral que excede las posibilidades de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita mayor concreción en la potenciación de desplazamientos peatonales añadiendo normativa de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Se añade al documento definitivo:

La planificación de la red de itinerarios peatonales se realizará cumpliendo con la normativa autonómica vigente sobre accesibilidad, así como todos los proyectos constructivos que afecten a estos itinerarios.

Alegación nº 3

Se solicita sustituir “las características particulares de los discapacitados” por “mejorar la accesibilidad al transporte colectivo teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida”.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Donde el documento decía:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta muy especialmente las características particulares de los discapacitados.

El documento definitivo dice:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida.

Alegación nº 4

Se solicita reescritura en el apartado de mejora de la accesibilidad e información al usuario en el transporte público.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 3.3. Mejora de la accesibilidad e información al usuario.

Donde el documento decía:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con modificaciones físicas para la mejora de la accesibilidad de las paradas con el objetivo de facilitar el embarque y desembarque así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

El documento definitivo dice:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con la remodelación progresiva

de todas las paradas principales del transporte urbano para que se adecúen a lo establecido en la ley 9/2009 de la Generalitat, de accesibilidad universal del sistema de transportes de la Comunidad Valenciana, así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

Alegación nº 5

Se solicita modificar el último párrafo del programa Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal haciendo hincapié en la ley de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 5.4. Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal.

Donde el documento decía:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

El documento definitivo dice:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando y que cumplen con la normativa en materia de accesibilidad, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

Alegación nº 6

Se solicita mejor participación ciudadana y poco tiempo de participación ciudadana.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el

desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 7

Se solicita prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia, de los residentes y de los que transporten a PMR en la peatonalización de la Av.Maisonave y la Av.Consituición y la remodelación de ambas aceras de Alfonso el Sabio.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos de ejecución de peatonalización, donde se debe definir las características de cada uno de ellos.

Por consiguiente no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita que se doten los accesos al Parque del Mar, Barrera Vegetal, de itinerarios peatonales y pasarelas para que lo puedan disfrutar todos los ciudadanos.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita la remodelación completa de la Plaza del Sol y su entorno y de la Plaza del Dr.Gómez Ulla.

En el PMUS se habla de la necesidad de la mejora de la escena urbana en las dos plazas mencionadas, pero no es objeto del PMUS iniciar los proyectos de remodelación de las mismas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicita la elaboración de una Ordenanza Municipal de Usuarios del Transporte Colectivo.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías. Sin embargo, cabe decir que existe un reglamento de usuarios del autobús y se está actualizando actualmente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Se solicita controlar la prohibición de estacionamiento de vehículos en las paradas de transporte público, así como cualquier tipo de obstáculo.

No es competencia del PMUS controlar la prohibición de estacionamiento, es objeto de la policía perseguir y sancionar a los vehículos mal estacionados o que obstaculicen al transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita evitar ubicar zonas de carga y descarga junto a las paradas de autobús urbano.

El Plan contempla una línea estratégica exclusivamente para las zonas de carga y descarga (Línea estratégica nº 6), así como propuestas de regulación de las zonas de carga y descarga (Programa 6.1), dónde se incluyen los criterios que se deberían seguir a futuro para la ubicación y establecimiento de horarios de dichas zonas.

Pero en última instancia, es el Ayuntamiento de Alicante el que decide a través de los distintos proyectos de ejecución de las zonas de carga y descarga dónde se deben ubicar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicitan campañas de difusión y concienciación ciudadana haciendo difusión de las condiciones de accesibilidad que reúnen los autobuses, fomentando el respeto y la tolerancia.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14

Se solicita no ampliar la zona azul

La propuesta final de zona azul planteada en el PMUS va a ser menor que la expuesta en el documento provisional. Aún así, se defiende la creación de zonas azules en aquellos ámbitos principalmente comerciales en donde se

requiera cierta rotación de plazas. El PMUS va a proponer también la creación de una zona naranja para residentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de

la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en

la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

Alegación nº 15

Se solicita supresión del límite horario y de fin de semana en la totalidad de los aparcamientos públicos reservados para PMR.

No es objeto del PMUS definir la limitación horaria de los aparcamientos públicos reservados para PMR, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 16

Se solicitan supresión en la totalidad de los aparcamientos reservados para PMR en la zona azul y en la zona verde del límite horario y de fin de semana.

No es objeto del PMUS definir la limitación horaria de la zona azul o verde, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17

Se solicita la ampliación de las plazas de aparcamiento PMR en batería, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios, que en la actualidad se reducen a 6 plazas, ubicadas en las calles Gravina, Alfonso de Rojas y Arzobispo Loaces.

El PMUS contempla la mejora de la dotación de estacionamiento para personas con movilidad reducida en la propuesta 4.4.3, donde se indica que es necesario realizar un análisis de la ubicación de plazas para PMR en los centros relevantes desde el punto de vista de la movilidad y a partir del estudio actuar en consecuencia. Por consiguiente no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 18

Se solicita que en los aparcamientos reservados para entidades de

interés social destinados a personas con discapacidad, fuera del horario establecido se permita únicamente su utilización a las PMR.

No es objeto del PMUS la decisión de a qué vehículos se les permite estacionar en las entidades de interés social destinados a PMR, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicita que se elimine en las placas de señalización vertical el término “minusválido” y se sustituya por el término de “reservado vehículos para personas con movilidad reducida”.

No es objeto del PMUS modificar la señalización viaria, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 20

Se solicita que se realice un estricto control de los aparcamientos reservados, para que sean utilizados correctamente, evitando el estacionamiento de cualquier otro vehículo, así como el uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados.

Como se ha expuesto en la alegación nº11, no es competencia del PMUS controlar la ilegalidad de estacionamiento, es objeto de la policía perseguir y sancionar a los vehículos que incumplan la ordenanza o que hagan un uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 21

Se solicita que se suprima el parrafo “... a pesar de que este beneficio no se puede entender como propio del conjunto de la sociedad, si debe

entenderse esta medida como necesaria y justificada por motivos de equidad” debido a que no se ha realizado la misma justificación en el resto de propuestas que plantear la restricción del tráfico del vehículo privado.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la propuesta 4.4.3. Mejora de la dotación de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

Se elimina del documento definitivo:

Con estas medidas se lograrán beneficios para las personas con movilidad reducida. A pesar de que este beneficio no se puede entender como propio del conjunto de la sociedad si debe entenderse esta medida como necesaria justificada por motivos de equidad.

6ª) D. Roberto Gálvez Morela con DNI 29.015.354-A como representante de Alacant en Bici, mediante instancia en fecha a 15 de noviembre de 2013 y nº de registro de entrada E2013062391, presenta un total de cincuenta y cinco alegaciones.

Alegación nº 1

Se menciona que las soluciones de tipo pasarelas peatonales o túneles deben ser siempre la última opción, debiendo priorizarse los pasos de cebra.

Para mejorar la movilidad peatonal y conseguir dar continuidad a los itinerarios peatonales es esencial que los cruces estén gestionados a nivel, siendo los pasos de cebra y la gestión de las fase semafóricas los principales elementos a tener en cuenta. Ahora bien, en determinadas vías (interurbanas sobretudo) y debido al carácter no urbano de la misma, a veces es necesario implantar otro tipo de elementos para poder dar servicio al peatón.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 2

Se solicita que el PMUS haga mención a la actuación conocida como OI-2.

El PMUS incluirá en el documento la propuesta de ordenación del Plan Parcial OI-2 y lo conectará con las propuestas de ejes peatonales y de priorización del transporte público.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 1.3 ESCENARIO HORIZONTE DEL PLAN.

Se añade al documento definitivo:

Desarrollo de la Operación Integrada 2 (OI-2)

Se realiza el cambio en el plano Propuesta de Red de Itinerarios Petonales.

Se añade al documento definitivo:

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red de Itinerarios peatonales.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_02

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

El nuevo vial donde se actúa: Eje Operación Integrada 2

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Se realiza el cambio en la propuesta 1.1.3. Actuaciones puntuales estratégicas:

Se añade al documento definitivo:

Por último es importante tener en cuenta el desarrollo del Programa Operación Integrada-2, pues creará un nuevo espacio de centralidad en un punto muy céntrico de la ciudad y permitirá crear conexiones importantes entre el centro de la ciudad y la zona noroeste. El desarrollo de este sector permitirá crear un eje peatonal importante (parque lineal) así como garantizar una conexión ciclista entre la Gran Vía y el centro de la ciudad.

Alegación 3

Se solicita la supresión de dos carriles de circulación una vez la avenida Benito Pérez Galdós sea de sentido único.

El PMUS propone que la avenida Benito Pérez Galdós sea de sentido único de circulación. Cuando se implante esta propuesta va a realizarse un proyecto de implantación que deberá definir la sección de la avenida. El Objetivo de esta propuesta es, evidentemente, mejorar la oferta peatonal e implantar un corredor de transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 4

Se solicita realizar actuación de pacificación del tráfico en la calle Bono Guarner.

Esta calle se verá afectada por el desarrollo del plan parcial OI-2 y por lo tanto, las medidas necesarias para modificar su función así como su sección deberán realizarse en coordinación con dicho desarrollo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 5

Solicitar que todos los pasos peatonales vuelvan a ser de ceбра, con antideslizante o pasos de cebra con paso de ciclistas en su caso.

En todos los semáforos de ámbito urbano, los pasos de cebra se van a ir pintando con tacos, como hacen las principales ciudades de España. El motivo no es otro que resaltar la prioridad del semáforo, reducir costes de implantación y mantenimiento y mejorar la seguridad vial de peatones, ciclistas y motoristas evitando superficie resbaladiza.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 6

Se solicita crear pasos de cebra en todos los cruces de calles. 4 pasos de cebra por cruce para favorecer la movilidad peatonal.

El PMUS tiene por objetivo potenciar la movilidad peatonal, pero no es objeto del mismo definir el detalle de cada una de las intersecciones de la ciudad. La propuesta solicitada debe ser analizada caso por caso en cada uno de los proyectos que desarrollen las propuestas programadas en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 7

Se solicita disminuir los ciclos semafóricos de 120 segundos hasta 90 de los cuales al menos $\frac{1}{4}$ sean para peatones (concepto Smart City).

Entendemos las Smart Cities como aquella ciudad que usa las tecnologías de la información y las comunicaciones para hacer que tanto su infraestructura crítica, como sus componentes y servicios públicos ofrecidos sean más interactivos, eficientes y los ciudadanos puedan ser más conscientes de ellos. Es una ciudad comprometida con su entorno, tanto desde el punto de vista medioambiental como en lo relativo a los elementos culturales e históricos. El concepto de Smart cities aplicados a los semáforos sería llegar a gestionar las fases en función de la demanda detectada en tiempo real. El PMUS propone mejorar las fases semafóricas dando prioridad al peatón en aquellos itinerarios definidos como peatonales, pero no puede plantear de forma genérica que todos los ciclos sean de 90 segundos ni que $\frac{1}{4}$ del ciclo sea de verde para los peatones. La propuesta solicitada debe ser analizada caso por caso en cada uno de los proyectos que desarrollen las propuestas programadas en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 8

Se solicita alargar la acera de la avenida Denia hasta Santa Faz para garantizar la movilidad peatonal segura.

El PMUS plantea un eje peatonal por la avenida Denia hasta la Vía parque. La conexión peatonal con Santa Faz por la avenida Denia es, a fecha de hoy técnicamente complicada que se pueda garantizar, motivo por el cual no se ha incluido en el plan.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 9

Se solicita ampliar la anchura mínima de las aceras a 2 metros y modificar la ordenanza municipal correspondiente.

El PMUS propone que las anchuras mínimas de las aceras sean de 2 metros y esto debe tenerse en cuenta en todas aquellas actuaciones que vayan a llevarse a cabo en la ciudad de Alicante. No es objeto de una ordenanza de circulación la de definir los anchos de acera necesarios.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 10

Se solicita incluir los centros de educación primaria en la propuesta de caminos escolares.

En la propuesta de caminos escolares no están cartografiadas las escuelas de infantil y primaria debido a la enorme concentración de las mismas por toda la ciudad, pero se incluirá en el documento que también éstas deben entrar a formar parte del proyecto de caminos escolares.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 1.2.2 Creación de caminos

escolares y en el plano Propuesta de Áreas Susceptibles de Estudio para la Creación de Caminos Escolares Seguros.

Se añade al documento definitivo:

Los centros de educación primaria al plano propuesta de áreas susceptibles de estudio para la creación de caminos escolares seguros.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_01

Donde el documento decía:

3.1.2.2 Propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares

La aplicación de esta propuesta proporcionará un entorno urbano que facilite el uso de modos de transporte sostenibles en los desplazamientos que los niños hacen diariamente con origen y destino el colegio.

Se trata de establecer medidas de calmado de tráfico en el espacio público inmediato a los centros escolares de infantil, primaria, secundaria y bachillerado, de manera que los alumnos puedan realizar los desplazamientos entre su residencia y el colegio de forma cómoda y segura en modos no motorizados.

El ámbito que ha de estar adaptado para facilitar desplazamientos peatonales en torno a los colegios son los que aparecen en el mapa, obtenido de marcar distancias por los ejes viarios que posibiliten llegar al centro educativo en menos de 7 minutos (a velocidad de 4 km/h).

Paralelamente es conveniente desarrollar un Proyecto de Camino Escolar Seguro dirigido a los centros de infantil y primaria situados en zonas urbanas de morfología irregular y calles estrechas. Éste consiste en redactar un proyecto pedagógico que implique el desarrollo de técnicas de investigación, sensibilización, formación, participación y comunicación necesarias para la consecución de un objetivo básico: la recuperación para los niños y niñas del trayecto de casa a la escuela como un espacio de convivencia, autonomía y aprendizaje.

Este proyecto significa un esfuerzo mancomunado entre los diferentes actores de la Comunidad Escolar así como del Tejido Comunitario formado por

diferentes tipos de entidades y asociaciones existentes en el entorno de los centros educativos. La intervención de los técnicos responsables del Proyecto Pedagógico está orientada a conducir ese proceso con la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones a diferentes niveles que permitan hacer realidad esos objetivos.

La metodología está basada en un enfoque de la intervención psicosocial y educativa de tipo participativo, en la que se busca que sean los mismos actores (de la comunidad escolar y comunitaria) los que puedan tomar protagonismo identificando y potenciando sus propias capacidades y recursos.

En primera instancia se propone llevar a efecto este proyecto pedagógico en algún o algunos centros concretos, seleccionados de manera consensuada con los mismos, que servirán de experiencia piloto para otros centros que posteriormente quieran añadirse al programa.

Los beneficios que aportará la medida se percibirán de forma inmediata al provocar la reducción de la congestión del tráfico generada en los minutos previos a la entrada y salida de los niños del colegio, con la consiguiente reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos. También se consigue con ella, sensibilizar a los niños de la importancia de contar con un entorno urbano más sostenible, ayudando a proyectar los hábitos adquiridos a largo plazo ya que éstos serán los adultos del futuro. Las dificultades con las que esta medida puede encontrarse son, principalmente la coordinación de un número importante y variado de agentes implicados en su implementación.

Los agentes implicados en llevar a cabo esta medida serán, por un lado, el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento que ha de plantear y ejecutar las reformas necesarias sobre el viario, así como la policía local, que tendrá que regular el tráfico, de ser necesario, en horario de entrada y salida de los escolares.

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Seguro se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

El documento definitivo dice:

3.1.2.2 Propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares

La aplicación de esta propuesta proporcionará un entorno urbano que facilite el uso de modos de transporte sostenibles en los desplazamientos que los niños y niñas hacen diariamente con origen y destino el colegio.

Se trata de establecer medidas de calmado de tráfico en el espacio público inmediato a los centros escolares de infantil, primaria, secundaria y bachillerado, de manera que los docentes puedan realizar los desplazamientos entre su residencia y el colegio de forma cómoda y segura en modos no motorizados.

El ámbito que ha de estar adaptado para facilitar desplazamientos peatonales en torno a los colegios son los que aparecen en el mapa, obtenido de marcar distancias por los ejes viarios que posibiliten llegar al centro educativo en menos de 7 minutos (a velocidad de 4 km/h).

Paralelamente es conveniente desarrollar un Proyecto de Camino Escolar Seguro dirigido a los centros de infantil y primaria situados en zonas urbanas de morfología irregular y calles estrechas. Éste consiste en redactar un proyecto pedagógico que implique el desarrollo de técnicas de investigación, sensibilización, formación, participación y comunicación necesarias para la consecución de un objetivo básico: la recuperación para los niños y niñas del trayecto de casa a la escuela como un espacio de convivencia, autonomía y aprendizaje.

Este proyecto significa un esfuerzo mancomunado entre los diferentes actores de la Comunidad Escolar así como del Tejido Comunitario formado por diferentes tipos de entidades y asociaciones existentes en el entorno de los centros educativos. La intervención de los técnicos responsables del Proyecto Pedagógico está orientada a conducir ese proceso con la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones a diferentes niveles que permitan hacer realidad esos objetivos.

La metodología está basada en un enfoque de la intervención psicosocial y educativa de tipo participativo, en la que se busca que sean los mismos actores (de la comunidad escolar y comunitaria) los que puedan tomar protagonismo identificando y potenciando sus propias capacidades y recursos.

En primera instancia se propone llevar a efecto este proyecto pedagógico en algún o algunos centros concretos, seleccionados de manera consensuada con los mismos, que servirán de experiencia piloto para otros centros que posteriormente quieran añadirse al programa.

Los beneficios que aportará la medida se percibirán de forma inmediata al provocar la reducción de la congestión del tráfico generada en los minutos previos a la entrada y salida de los niños del colegio, con la consiguiente reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos. También se consigue con ella, sensibilizar a los niños de la importancia de contar con un entorno urbano más sostenible, ayudando a proyectar los hábitos adquiridos a largo plazo ya que éstos serán los adultos del futuro.

Las dificultades con las que esta medida puede encontrarse son, principalmente la coordinación de un número importante y variado de agentes implicados en su implementación.

Los agentes implicados en llevar a cabo esta medida serán, por un lado, el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento que ha de plantear y ejecutar las reformas necesarias sobre el viario, así como la policía local, que tendrá que regular el tráfico, de ser necesario, en horario de entrada y salida de los escolares.

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Seguro se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, juntas de gobierno escolar, asociaciones de vecinos, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

Alegación 11

Se solicita declarar como zona de prioridad peatonal todas las áreas afectadas por la proximidad de un centro educativo.

El Plan propone como áreas de especial protección para peatones los entornos de los centros escolares, pero en cada caso deberá analizarse cuál es el modo de conseguirlo, pues puede ser a través de la implantación de una zona 30

en el barrio, de la implantación de una calle de velocidad 30 en las inmediaciones del colegio o de actuaciones puntuales en el diseño urbano que garanticen la seguridad de los escolares.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 12

Se solicita la inclusión de vías ciclistas que permitan a los trabajadores de los polígonos (polígono Vallonga, Atalayas, MercaAlicante) poder desplazarse en bicicleta al lugar de trabajo.

Se han analizado las propuestas presentadas y se van a incluir en el PMUS, con algunas pequeñas modificaciones pero con el objetivo de conectar la ciudad de Alicante con sus polígonos industriales.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 13

Se solicita proponer una conexión ciclista entre Las Atalayas y el Pla de la Vallonga.

Las relaciones de movilidad entre polígonos industriales, según la encuesta de movilidad son prácticamente inexistentes. Las relaciones existentes son por motivos de trabajo y principalmente con vehículos comerciales, por lo que la conexión ciclista entre estos dos polígonos no es una prioridad para el ayuntamiento, como sí que lo es la conexión de los polígonos con la zona urbana de la ciudad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 14

Se solicita la conexión entre la Playa del Postiguet y la Albufereta mediante una senda ciclable una vez queden liberados los túneles del TRAM.

Esta conexión ciclable ya está incluida en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 15

Se solicita alargar el itinerario ciclista del frente litoral previsto por el PMUS hacia el Aeropuerto de Alicante/Elche, El Altet e IFA.

El PMUS ya plantea la implantación de un itinerario ciclista por el frente de costa sur, aunque no es competencia del Ayuntamiento de Alicante alargarlo hasta el aeropuerto del Altet.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 16

El PMUS da por hecho que existe el vial sur-este de Salesianos.

Se acepta la alegación y se modifican los planos correspondientes.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 17

Se solicita conectar el itinerario ciclista previsto en la avenida Novelda hacia la avenida de Alcoy hasta la plaza de España, aprovechando las obras actuales de la avenida Novelda.

EL PMUS no incluye en su propuesta la conexión ciclista por la avenida Novelda, pues la sección existente junto con la pendiente de la avenida dificulta enormemente tanto la implantación de un itinerario ciclista con garantías. Además, actualmente se está modificando la sección de la avenida Novelda – Alcoy para mejorar la oferta peatonal, siendo técnicamente imposible modificar el proyecto dado el avanzado estado de las obras.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 18

Se solicita conectar el Hogar provincial hacia el Este con los itinerarios más cercanos.

El vial Hogar provincial cuenta con infraestructura ciclista (bidireccional segregado) adecuada a la demanda existente por lo que se desestima la propuesta.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 19

Se solicita un carril bici bidireccional en Benito Pérez Galdós o bien pacificar como zona 30.

El PMUS contempla la zona de la avenida Benito Pérez Galdós como una futura zona 30, con lo que la implantación de un bidireccional en dicha calle perdería, como la misma alegación comenta, todo sentido. Así pues, en esta zona la propuesta del PMUS va encaminada a pacificar el tráfico.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 20

Se solicita prolongar el itinerario de Benimagrell hasta el Campello.

El PMUS contempla los itinerarios que discurren por el territorio competencia del Ayuntamiento de Alicante. Dentro del ordenamiento jurídico vigente, la única administración con competencias en planificar y coordinar la movilidad entre municipios del Área Metropolitana de Alicante es la Conselleria, por lo que el Ayuntamiento de Alicante carece de competencias para dar respuesta a la petición solicitada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 21

Se solicita la comunicación horizontal ciclista entre Carlinas Altas, Campoamor y Tossal de Manises.

Estos tres barrios se plantean como zonas 30 en el PMUS por lo que las comunicaciones ciclistas se podrán hacer con seguridad a través de todas sus calles sin necesidad de crear infraestructura ciclista segregada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 22

Se solicita conexión de Villafranqueza con Gran Vía, por Gastón Castelló.

La actual sección viaria de Gastón Castelló dificulta la implantación de un itinerario ciclista hacia Gran Vía, por lo que no se ha estimado la inclusión del carril bici en el tramo solicitado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 23

Se solicita actuación de Parque Lineal del sector OI-2.

El PMUS incluirá en el documento la propuesta de ordenación del Plan Parcial OI-2 y lo conectará con las propuestas de ejes peatonales y de priorización del transporte público.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 1.3 ESCENARIO HORIZONTE DEL PLAN.

Se añade al documento definitivo:

Desarrollo de la Operación Integrada 2 (OI-2)

Se realiza el cambio en el plano Propuesta de Red de Itinerarios Peditonales.

Se añade al documento definitivo:

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red de Itinerarios peatonales.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_02

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

El nuevo vial donde se actúa: Eje Operación Integrada 2

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Se añade al documento definitivo:

Por último es importante tener en cuenta el desarrollo del Programa

Operación Integrada-2, pues creará un nuevo espacio de centralidad en un punto muy céntrico de la ciudad y permitirá crear conexiones importantes entre el centro de la ciudad y la zona noroeste. El desarrollo de este sector permitirá crear un eje peatonal importante (parque lineal) así como garantizar una conexión ciclista entre la Gran Vía y el centro de la ciudad.

Alegación 24

Se solicita alargar el itinerario previsto en la Avda. de Aguilera – Maisonnave hacia el centro histórico.

El proyecto de peatonalización de la avenida Maisonnave deberá definir los itinerarios ciclistas planteados en la zona y sus diseños, teniendo en cuenta que el objetivo es potenciar los modos de transportes no motorizados en el centro de la ciudad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 25

Se solicita la conservación de Vía Parque Alicante – Torrellano – Parque Industrial Elche – Elche. Mal estado de conservación.

La distancia desde Alicante al Parque industrial de Torrellano (10 kilómetros) excede la distancia considerada como óptima para realizar desplazamientos cotidianos en bicicleta, por lo que se considera que la implantación de este itinerario ciclista no tendría la demanda suficiente que justificara su inversión.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 26

Se solicita conectar la acera bici del complejo audiovisual de la Ciudad de la Luz con la Vía parque Alicante – Elche.

La conexión entre Alicante y el polígono de Torrellano es de aproximadamente 10 kilómetros, lo que dificulta enormemente su conexión en bicicleta como modo de transporte cotidiano. En consecuencia, se desestima su implantación ya que la demanda potencial no justificaría la inversión necesaria.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 27

Se solicita conectar la acera bici del complejo audiovisual de la Ciudad de la Luz con la Vía parque de Alicante una vez terminada.

Los distintos proyectos de ejecución de los tramos faltantes de la Vía Parque deben definir la tipología de itinerario ciclista a implantar, pero en todo caso debe garantizarse la continuidad de los itinerarios ciclistas, existentes ya en los tramos ejecutados de la Vía Parque.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 28

Se solicitan rutas cicloturísticas. Del punto 1 al 12.

Alicante es una ciudad turística de primer orden dentro de Europa y por lo tanto debe poder ofertar un turismo de calidad que vaya más allá del sol y la playa. En este sentido, la implantación de itinerarios cicloturísticos pueden ser una buena herramienta para dar a conocer el medio ambiente alicantino así como parte de su cultura e historia. Ahora bien, el PMUS tiene por objetivo modificar los esquemas cotidianos de movilidad urbana hacia patrones más sostenibles, por lo que la propuesta de rutas cicloturística no es objeto de este plan, aunque si de interés municipal.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 29

Se solicita continuar ampliando los aparcabicis tipo U-Invertida.

La propuesta del PMUS 2.3.1 Ampliación de la oferta de aparcabicis, va exactamente en esta línea de trabajo, con el objetivo de garantizar una cobertura para el estacionamiento de bicicleta privado que fomente su uso y garantice su seguridad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 30

Se solicita reubicar las bancadas de PAU1, PAU2 y Florida hacia centralidades de dichos barrios.

Los estacionamientos ubicados en la zona de PAU 1 y 2 son estacionamientos de bicicleta privada. El PMUS no plantea, a corto plazo, la instalación de bancadas de Alabici en estos sectores.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 31

Se solicita reubicar de las paradas propuestas por el PMUS.

El PMUS ha detectado la necesidad de ampliar la cobertura territorial del sistema Alabici para que este tenga existo en su funcionamiento. Hoy en día el sistema no está operando al 100% de sus posibilidades debido, principalmente, a que la cobertura no es la adecuada. El PMUS propone la ampliación del sistema con el objetivo de que crezca el número de registrados y por lo tanto el número de desplazamientos en bicicleta pública. El PMUS hace una propuesta de ubicación de bancadas que podrá ser modificado y / o ajustada en la fase de proyecto.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 32

Se solicita ubicar bancadas de Alabici en los polígonos industriales.

Los desplazamientos en bicicleta a los polígonos industriales son relativamente pequeños y debido a las distancias a recorrer dentro de los polígonos la ubicación de una bancada de Alabici no sería eficiente por lo que se estima más adecuado, para fomentar el uso de la bicicleta hacia los polígonos, la mejora de la infraestructura y la implantación de aparcabicis para bicicleta privada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 33

Se solicita hacer compatible el servicio de alquiler de bicicletas de Alicante (Alabici) con el de Sant Vicent del Raspeig y con los demás sistemas implantados en la provincia.

Técnicamente hay soluciones para hacer compatibles los sistemas de bicicleta pública de los distintos municipios del área TAM, pero no es

competencia del Ayuntamiento de Alicante realizar esta tarea.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 34

Se solicita resolver problemas de mantenimiento del sistema Alabici.

No es objeto del PMUS entrar a valorar el mantenimiento del sistema Alabici, pues éste se rige a través de un contrato de concesión que ya especifica los niveles de mantenimiento y servicio requeridos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 35

Se solicita que todos los nuevos itinerarios previstos deben ser bidireccionales y los cambios de rasante deben estar completamente allanados.

El PMUS plantea una red de itinerarios ciclistas que complementa la red existente y mejora la oferta en las principales relaciones de movilidad de la ciudad. El diseño de estos itinerarios (tipología, rasantes, señalización, etc) serán definidos en el proyecto constructivo de cada uno de los tramos a implantar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 36

Se consideran necesarias constantes campañas de concienciación a los conductores, sobre todo para compartir calzada.

La propuesta 5.1.1. del PMUS “promoción de la movilidad sostenible” plantea la necesidad de realizar campañas en todos los ámbitos para concienciar a la ciudadanía sobre nuevas pautas de movilidad que redunden en la calidad de vida de los ciudadanos de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 37

Se solicita mejorar la señalización de los itinerarios ciclistas.

La gran mayoría de desplazamientos ciclistas se realizan por motivo de trabajo, siendo los itinerarios recorridos recurrentes. Por este motivo no se considera adecuado añadir señalización orientativa vertical en la vía pública. Además, para los desplazamientos de ocio, en donde el itinerario puede no ser muy conocido, las aplicaciones móviles existentes (y las que se puedan mejorar en el futuro. Propuesta 5.2.1 Evolución hacia la Smart city) deben dar al usuario la información necesaria sin necesidad de cargar de paneles la vía pública.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 38

Se solicita evitar en pendientes ascendientes las ciclocalles.

En ámbitos urbanos (y para prácticas no deportivas) se recomienda que la pendiente máxima de un itinerario ciclista no exceda el 5%. En general, la tipología de itinerario ciclista recomendado es el segregado en calzada, pero será el proyecto constructivo de cada tramos de itinerario ciclista el que definirá la tipología a implantar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 39

Se solicita adoptar medidas para pacificar las ciclocalles.

No es objeto del PMUS definir individualmente las medidas necesarias a implantar para pacificar las ciclocalles. Será el proyecto constructivo de cada uno de los tramos ciclables el que defina la tipología a implantar y en el caso de que sea una ciclocalle, los elementos reductores necesarios para garantizar una velocidad 30 en dicha vía.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 40

Se solicita crear Comisión de seguimiento del Plan.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el ayuntamiento, tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de

Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 41

Se solicita la puesta en marcha inmediata del Plan.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, y por lo tanto, las primeras actuaciones del PMUS se empezarán a implantar durante el próximo año 2014.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 42

Se solicita que los nuevos itinerarios ciclistas no invadan más aceras.

El PMUS establece unos itinerarios ciclistas que se deberán ir desarrollando en las distintas fases del PMUS. El PMUS también indica que la tipología preferente de itinerario ciclista debe ser el segregado en calzada, pero será el proyecto constructivo de cada tramo el que definirá la tipología a implantar, evitando en todo momento la creación de conflictos entre bicicletas y peatón.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 43

No se está de acuerdo con la afirmación de que la bicicleta ha aumentado ligeramente su en estos últimos años.

Según la encuesta de movilidad del 2013, el reparto modal en bicicleta en la ciudad de Alicante no alcanza el 2%. Es cierto que los datos disponibles para años anteriores daban unos repartos modales cercanos al 1% y que por lo tanto el uso de la bicicleta en la ciudad se ha multiplicado por dos, pero con unos datos de partida relativamente bajos, lo que nos obliga a ser cautos y ha hablar de ligero crecimiento. Y evidentemente que es cierto que el aumento y mejora de la infraestructura ha redundado en un aumento de la demanda y es por eso que el PMUS apuesta por seguir mejorando la infraestructura ciclista con el objetivo de mejorar la cuota de reparto modal de la bicicleta en la ciudad de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 44

Se solicita conectar todos los centros educativos de la ciudad de Alicante con itinerarios ciclistas.

Es prácticamente imposible garantizar que la totalidad de los centros educativos estén conectados a la red ciclista, pero sí que es cierto que la mayoría de ellos se encuentran a menos de 200 metros de un itinerario ciclista.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 45

Se solicita velocidad máxima de 30km/h al transporte público.

Para poder quitar cuota de mercado al vehículo privado es importantísimo que el transporte público registre una velocidad comercial alta. Por ese motivo el PMUS plantea unos ejes prioritarios para el transporte público con la infraestructura necesaria (carriles bus segregados) para garantizar velocidades comerciales competitivas a la vez que se garantiza la seguridad de los demás modos de transporte.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 46

Se solicita conexión tranviaria entre Alicante – Aeropuerto y Elche y entre Alicante Hospitale de Sant Joan y Sant Joan d’Alacant.

La planificación de las infraestructuras del transporte metropolitanas no es competencia del Ayuntamiento de Alicante, por lo que se desestima la solicitud.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 47

Se solicita línea de bus que dé cobertura a los polígonos industriales.

El PMUS propone unas líneas estratégicas para potenciar el transporte público y debe ser el estudio de reestructuración de las líneas urbanas el que defina qué líneas deben dar servicio a los polígonos industriales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 48

Se solicita ampliar la oferta de bus nocturno.

El PMUS propone unas líneas estratégicas para potenciar el transporte público y debe ser el estudio de reestructuración de las líneas urbanas el que defina el sistema de transporte público nocturno que necesita la ciudad de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 49

Se solicita dotar de carril bus específico las líneas con prioridad semafórica.

Son dos actuaciones que van de la mano. El PMUS plantea la necesidad de crear corredores principales para el transporte público, para que éste pueda competir, en tiempos de recorrido con el vehículo privado. Para ello el PMUS plantea la necesidad de implantar plataformas reservadas así como prioridad semafórica en las intersecciones de su recorrido.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 50

Se solicita facilitar la intermodalidad bicicleta – bus.

Para que el autobús urbano e interurbano tenga demanda es necesario que los tiempos de recorrido sean competitivos y para ello es esencial garantizar una velocidad comercial adecuada. El hecho de subir bicicletas no plegables al autobús impacta negativamente en la velocidad comercial de la línea, por lo que el PMUS no recomienda dejar subir las bicicletas al vehículo. Se puede estudiar la posibilidad de dejar subir las bicicletas en aquellas líneas que no formen parte de la red principal de autobuses así como en aquellas líneas interurbanas que den un servicio más enfocado al ocio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 51

Se solicita la creación de Alicante ciudad 30.

El PMUS ha analizado la estructura urbana y funcional de los distintos barrios de la ciudad de Alicante y ha realizado una propuesta de creación de zonas 30 en base a ese análisis de partida. Además, el plan pretende ser realista y ejecutable, por lo que nos parece, des de un punto de vista técnico, más acertado empezar a ejecutar zonas 30 en barrios concretos que lanzar la idea, difícilmente ejecutable dadas las condiciones de partida, de que Alicante pase a ser toda ella una ciudad 30

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 52

Se solicita la eliminación de la zona azul

El PMUS va a reducir su propuesta inicial de zona azul con el objetivo de implementar una zona naranja para residentes. Aun así, las zonas existentes de zona azul se van a mantener con el objetivo de facilitar la rotación en zonas comerciales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 53

Se solicita aumentar el número y el tamaño de los Parks&Ride en todos los accesos a la ciudad de Alicante.

Des de un punto de vista teórico, la planificación de los Parks&Ride debe realizarse a nivel metropolitano, con el objetivo de que los vehículos estacionen lo más cerca posible de su origen. El objetivo es que el usuario realice un itinerario corto hasta su casa, aparque el coche y acceda a la ciudad central en transporte público. Si un usuario recorre en vehículo privado 30 o 40 minutos, no tiene mucho sentido que estacione su vehículo a poca distancia de su destino final. Es por eso que la política de Parks&Ride debe estar enfocada y coordinada a nivel metropolitano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 54

Se solicita la liberación total del tráfico motorizado del frente litoral para poder recuperarlo para el esparcimiento y la movilidad ciudadana.

El PMUS ya plantea la necesidad de reducir las intensidades de tráfico por el frente litoral, además sin prever la necesidad de construir un cuarto cinturón, pues la Vía parque, y hasta en cierta medida la Gran Vía, tienen aún capacidad para absorber parte del tráfico que dejaría de circular por el frente marítimo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 55

Se solicita la recuperación de la ciclovía

La recuperación de la ciclovía no es objeto del PMUS por lo que la reclamación expresada debe plantearse por otras vías. Sin embargo, desde el Ayuntamiento de Alicante hay voluntad de recuperar esta actividad de ocio y de promoción del uso de la bicicleta y se están estudiando las posibilidades existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

7ª) ADISLEV, asociación de empresas de distribución de bebidas y alimentación a Horeca / hostelería de la Comunidad, mediante instancia en fecha 18 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013062733, presenta un total de siete alegaciones.

Alegación nº 1

Se propone la potenciación de la Comisión Técnica de la Movilidad, Consejo de movilidad o cualquier otra entidad en la que tratar la problemática actual y futura.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2 y nº 3

Se solicita participar en el diseño de la reubicación y ampliación de las zonas de carga y descarga, así como en la asignación de horarios.

Cabe recordar que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un documento estratégico y cómo tal propone las estrategias a seguir en las distintas materias de movilidad, y en cuanto a su concreción deben llevarse a cabo en los consiguientes planes de ejecución.

Por tanto, el Plan contempla una línea estratégica exclusivamente para las zonas de carga y descarga (Línea estratégica nº 6), así como propuestas de regulación de las zonas de carga y descarga (Programa 6.1), dónde se incluyen los criterios que se deberían seguir a futuro para la ubicación y establecimiento de horarios de dichas zonas.

Pero en última instancia, es el Ayuntamiento de Alicante el que decide a través de los distintos proyectos de ejecución de las zonas de carga y descarga, su respectivo horario (regulados en la ordenanza de circulación) y dónde se deben ubicar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicitan medidas eficaces para que las zonas de carga y descarga no estén ocupadas por otros vehículos.

Siguiendo el principio de la anterior alegación, en el PMUS se incluye el objetivo de sancionar el estacionamiento ilegal en las zonas de carga y descarga, pero es objeto de la policía perseguir y sancionar la práctica ilegal.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5 y nº 7

En relación a la agilización de las zonas de carga y descarga, problemática del vehículo comercial y sus preferencias.

Al igual que en la alegación nº 2 y nº 3, el PMUS propone las líneas estratégicas a seguir para agilizar las zonas de carga y descarga pero es competencia del Ayuntamiento de Alicante la decisión sobre qué vehículos están

permitidos en las zonas de carga y descarga, así como la preferencia de vehículos comerciales en zonas restringidas. Decisiones que se deben realizar en el correspondiente proyecto de ejecución de la zona de carga y descarga a tratar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita tratar la problemática específica de los vehículos comerciales, aparcamiento en zona azul y otras.

En la alegación planteada no se especifica ninguna problemática completa existente, por lo que no se puede contestar adecuadamente a esta alegación.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

8ª) IES Las Lomas, mediante instancia en fecha 18 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013062766, presenta un total de 8 alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita la aplicación de zona 30 a los alrededores del IES Las Lomas y los barrios que lo rodean.

Las zonas 30 son zonas morfológicamente bien definidas (zonas urbanas) con funciones homogéneas, en las que se pretende reducir la velocidad de circulación con el objetivo de mejorar la calidad del espacio público a la vez que se mejora la seguridad vial. Los entornos de los colegios deben ser zonas seguras desde el punto de vista de la seguridad vial, pero pueden serlo sin formar parte de una zona 30. Lo que precisan los colegios son acciones puntuales de mejora de la seguridad vial, no necesariamente formar parte de una zona 30, pues el ámbito de actuación es mucho mayor.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita mejora del cruce Barítono Paco Latorre con calle Turquesa, con pasos de cebra en los cuatro vértices y badenes en las cuatro direcciones.

Este nivel de detalle no es objeto de un PMUS. Un PMUS es un plan estratégico en dónde se detallan las líneas estratégicas que debe desarrollar la ciudad en materia de movilidad urbana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita la ampliación de aceras en la calle Barítono Paco Latorre y reducción de la calle a un único sentido.

Este nivel de detalle no es objeto de un PMUS. Un PMUS es un plan estratégico en dónde se detallan las líneas estratégicas que debe desarrollar la ciudad en materia de movilidad urbana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita la creación de un camino escolar.

El PMUS ya propone la creación de caminos escolares y por lo tanto el Ayuntamiento apoyará y fomentará las iniciativas que los centros educativos realicen y propongan en esta línea. La realización de un camino escolar por parte del IES Las Lomas sería una buena opción para dar respuesta a las alegaciones 2 y 3. Se propone que se entre en contacto con la concejalía correspondiente para analizar de qué manera se puede empezar a trabajar con el proyecto de Camino escolar para el IES Las Lomas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 5

Se solicita un itinerario ciclista en Gastón Castelló y conexión del IES con Gaston Castelló y con la Vía Parque.

La reciente remodelación de la avenida Gastón Castelló para introducir el tranvía dificulta enormemente la posibilidad de implantar un itinerario ciclista segregado, por lo que a corto plazo, no es posible dar respuesta a la alegación presentada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº6

Se solicita una bancada de Alabici en la calle Barítono Paco Latorre junto al cuartelillo de la Policía Local.

Se acepta la alegación y se incluirá una bancada de Alabici en punto mencionado.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el plano propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Aparcabicis en IES Las Lomas en el plano: propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema de Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_02

Alegación nº7

Se solicita que cuando se reestructure el servicio de transporte público se mejore la conexión actual del IES con el resto de la ciudad.

El PMUS plantea la necesidad de reestructurar las líneas de transporte público y por lo tanto se hace necesario la redacción de un estudio que plantea cómo debe ser la futura red de autobuses de la ciudad. Será ese estudio el que definirá la oferta de transporte público del IES Las Lomas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº8

Se solicita el asfaltado de la calle Turquesa.

Este nivel de detalle no es objeto de un PMUS. Un PMUS es un plan estratégico en dónde se detallan las líneas estratégicas que debe desarrollar la ciudad en materia de movilidad urbana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

9ª) D. Juan Antonio Marti Cholbi con DNI 52.784.304-V en nombre y representación de las mercantiles Automóviles La Alcoyana S.A, con CIF: A-03008158 y Marco Y Sánchez Transportes Urbanos S.A, con CIF: A-03024973, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013062951, presenta un total de veintisiete alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita que se tenga en cuenta la coordinación metropolitana para la mejora del transporte público.

Dadas la características de la ciudad de Alicante, el Plan recoge la necesidad de una planificación metropolitana, encontrándose entre los objetivos del Ayuntamiento de Alicante incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes, desarrollando y coordinando para ello, políticas urbanas y acciones metropolitanas que promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro, para lo cual se requiere la implicación de las distintas

Administraciones competentes en la planificación de la movilidad metropolitana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita que debe clarificarse el universo poblacional de la encuesta de movilidad.

En la página 10 del documento se especifica que la nueva encuesta de movilidad se ha realizado a los residentes en la ciudad de Alicante pero zonificando también los municipios del área TAM para poder explotar los desplazamientos que se producen entre los residentes de la ciudad de Alicante y estos municipios

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita que no se ha tenido en cuenta la entrada en servicio de la línea 2 del tranvía.

No se ha tenido en cuenta la línea 2 del tranvía debido a que el trabajo de campo se realizó en mayo de 2013 y la línea 2 entró en funcionamiento en septiembre de 2013.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se resalta que los resultados de la encuesta realizada en verano no se pueden comparar con los de la primera oleada ni servirán para caracterizar la estacionalidad de la demanda debido a la gran diferencia de volumen de encuestas.

La segunda oleada de encuestas se hizo con el objetivo de caracterizar la movilidad de verano, pero desde un punto de vista descriptivo. El objetivo de la primera oleada fue conseguir datos estadísticos fiables para poder describir la movilidad en día laborable y poder obtener la matriz origen destino de la ciudad. Son dos encuestas distintas con objetivos totalmente distintos y por lo tanto con tamaños muestrales y metodologías distintas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita que se modifique la aseveración que en la zona de Cabo de Huertas no tiene cobertura de transporte urbano.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.1.1 Masatusa.

Donde el documento decía:

Como se puede observar en la figura anterior la cobertura territorial de las líneas urbanas de_Alicante es adecuada y sólo quedan algunas zonas sin cubrir, la más representativa es la de_Cabo Huertas pero como se verá más adelante esta zona si queda cubierta por otro de los_modos de transporte público, el TRAM.

El documento definitivo dice:

Como se puede observar en la figura anterior la cobertura territorial de las líneas urbanas de Alicante es adecuada y sólo quedan algunas zonas sin cubrir, la más representativa es la de Cabo Huertas pero como se verá más adelante esta zona si queda cubierta por los autobuses interurbanos de la Alcoyana.

Alegación nº 6

Se solicita que se cambie el último año de renovación de la Alcoyana ya que se han producido renovaciones adicionales.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.1.1 Masatusa.

Donde el documento decía:

La flota está compuesta por 79 vehículos con capacidad variable entre 80 y 130 personas sentadas y de pie.

El documento definitivo dice:

La flota está compuesta por 79 vehículos con capacidad variable entre 80 y 130 personas sentadas y de pie, renovados recientemente (enero de 2011 y mayo de 2013).

Y se realiza el cambio en el apartado 2.6.1.2 Alcoyana.

Donde el documento decía:

La flota está compuesta por 56 vehículos de la misma capacidad que los de Masatusa y con el mismo equipamiento, y han sido objeto de una reciente e importante renovación (verano de 2007). Este parque cuenta, además, con un vehículo híbrido (diésel – electricidad).

El documento definitivo dice:

La flota está compuesta por 56 vehículos de la misma capacidad que los de Masatusa y con el mismo equipamiento, y han sido objeto de una reciente e importante renovación (enero de 2011 y mayo de 2013). Este parque cuenta, además, con un vehículo híbrido (diésel-electricidad).

Alegación nº 7 y nº8

Se solicita que en la página 135 de FGV se complete la información para que sea homogénea con la existente sobre Masatusa y Alcoyana y corregir error de la línea 2.

En el documento se ha incluido toda la información de la cual disponía el equipo técnico, por ello la información no es completamente homogénea entre los distintos modos de transporte.

El error de la línea 2 se corregirá, y se modificará el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.1.3 FGV (página 135 del documento Análisis y Diagnóstico).

Donde el documento decía:

Que la línea 2 hacía 12.045 trayectos al año y 108.405 km al año.

El documento definitivo dice:

Que la línea 2 hace 25.915 trayectos al año y 233.235 km al año.

Alegación nº 9

Se solicita que se modifique la afirmación “la nueva oferta captada por el nuevo modo (TRAM) procede de la recuperación de la demanda que abandonó el transporte público o de demanda que abandonó que utilizaba el resto de modos públicos hasta la aparición del TRAM y afirmar que es debido a la crisis.

Si bien es cierto que la crisis ha afectado a todos los sistemas de transporte público de España, incluyendo el de Alicante, cabe señalar que no toda la pérdida de demanda se ha producido por la crisis. Una parte importante de la demanda que ha ganado el TRAM proviene del autobús, pues no existe demanda inducida suficiente como para justificar los datos actuales del TRAM. Aún así se adjuntará al texto la mención de la crisis económica pero no se eliminará la frase citada.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.2.5 Demanda global de Transporte Público (Autobús – TRAM).

Donde el documento decía:

El hecho de que la cuota de utilización del transporte público se mantenga constante existiendo una mayor oferta no se puede traducir de otra manera más que la nueva oferta captada por el nuevo modo (TRAM) procede de

la recuperación de demanda que abandonó el transporte público o de demanda que utilizaba el resto de modos públicos hasta la aparición del TRAM.

El documento definitivo dice:

El hecho de que la cuota de utilización del transporte público se mantenga constante existiendo una mayor oferta se debe a que la nueva oferta captada por el nuevo modo (TRAM) procede de la recuperación de demanda que abandonó el transporte público o de demanda que utilizaba el resto de modos públicos hasta la aparición del TRAM, junto con la situación económica que se vive en el país desde 2008.

Alegación nº 10

Se solicita que se modifique la afirmación “la penetración del TRAM ha ido quitando demanda al bus urbano, lo que muestra la necesidad de repensar el esquema de transporte público urbano...” porque en el periodo referido (2003-2012 ambos modos no han compartido origen-destino comunes).

Se reestructurará la frase, aunque es cierto que el esquema de transporte público ha cambiado en los últimos años en Alicante con la entrada del TRAM también es verdad que la red de transporte público urbano no ha variado sustancialmente lo que hace suponer que no se ha adaptado al nuevo esquema de red impuesto por el TRAM.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.2.5 Demanda global de Transporte Público (Autobús – TRAM).

Donde el documento decía:

El siguiente gráfico muestra como la penetración del TRAM ha ido quitando demanda al bus urbano, lo que muestra la necesidad de repensar el esquema de transporte público urbano para que los dos modos se complementen en lugar de competir.

El documento definitivo dice:

El siguiente gráfico muestra como la penetración del TRAM ha sido el principal motivo de pérdida de viajes de Masatusa, junto con la situación económica vivida desde el 2008, lo que muestra la necesidad de repensar el esquema de transporte público urbano para que los dos modos se complementen en lugar de competir.

Alegación nº 11

Se solicita la modificación en los planos de las líneas 8ª, 34 y 37 a raíz de la entrada en servicio de la línea 2 del TRAM.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 2.6.1.1 Masatusa en Figura 209. Oferta de Transporte Público. Líneas Urbanas. Masatusa. Y en el apartado 2.6.1.2 Alcoyana en Figura 213. Oferta de Transporte Público. Líneas Metropolitanas. Alcoyana .

Se modifican en el documento: la figura 209 y 213.

Se modifica el anejo cartográfico del diagnóstico: TPU_O_ALC_00; TPU_O_ALC_01_34; TPU_O_MA_00; TPU_O_MA_01_08A

Alegación nº 12

Se alega que no se realizarán cambios hasta que no vengan sustentados por el correspondiente estudio.

Totalmente de acuerdo, en el documento se dan las líneas estratégicas a seguir, posteriormente en los proyectos de ejecución tendrán que acompañarse con los análisis y estudios necesarios para la toma de decisiones.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicita que se indique en el programa 3.1 que la complementariedad bus-tranvía solo puede plantearse en los corredores atendidos por el tranvía.

No se cree necesario indicar que la complementariedad solo se puede dar si existen los 2 modos en el mismo corredor, por entender que es una obviedad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14

Se alega que las líneas de barrio deberán tener un intervalo de paso adecuado.

Totalmente de acuerdo, pero no es competencia del PMUS decidir el intervalo de las futuras líneas de barrio. Esta tarea se definirá en el estudio de reestructuración de las líneas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 15

Se solicita que se estudie la mejora de la velocidad comercial del transporte público en las líneas interurbanas de forma global con el resto de municipios del área metropolitana.

En el Plan se hace hincapié de la necesidad de una planificación metropolitana dadas la características de la ciudad de Alicante, por ello el Ayuntamiento de Alicante tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes, desarrollando y coordinando para ello, bien directamente o bien a través de sus diferentes empresas dependientes, políticas urbanas y acciones metropolitanas que, entre otras, promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro, para lo cual se requiere la implicación de las distintas Administraciones competentes en la planificación de la movilidad metropolitana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 16

Se solicita que en la peatonalización de la Av. Maisonnave y la Av. Constitución se estudie que los autobuses sigan utilizando estos ejes.

El análisis completo de las futuras peatonalizaciones de dichas avenidas se realizará en el futuro proyecto de ejecución de ambas, estudiando todas las posibles soluciones que se puedan dar para buscar una mejor movilidad sostenible y un aumento de la calidad de vida de los ciudadanos de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17

Se solicita que en la redistribución del espacio público de la Av. Aguilera se tenga en cuenta el transporte público.

Y así se hace en la página 40 del documento, donde se propone que tenga sentido único, y el transporte público pueda circular en ambos sentidos con un contracarril.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 18

Se solicita la modificación de los ejes de priorización a las calles/avenidas: Reyes Católicos, Teatro, San Fernando y Av. Novelda y su ampliación a las calles/avenidas: Jaime II y el corredor de las líneas 06, 09 y 10.

En la página 42 del documento se explican los criterios de selección para los ejes de priorización, ejes que presentan un total de pasos/hora superior a 12 (equivalente a un intervalo de paso inferior de 5 min). Hay que señalar que estando a expensas de una reestructuración de las líneas de autobús estos ejes pueden ser modificados.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicita que no se disminuyan los kilómetros anuales de Masatusa.

En el documento se dan las líneas estratégicas y recomendaciones, pero no es objeto del PMUS el definir el aumento o disminución de la oferta prestada por Masatusa. Entendemos que el estudio de reestructuración de las líneas será el que definirá el número de kilómetros anuales a recorrer por Masatusa.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 20

Se solicita matizar la frase “Se dimensionaría la propuesta de modo que el número de kilómetros realizados al año sería menor al actual. Puesto que los servicios de tranvía se sumarán a los del autobús, la oferta global de transporte público de la ciudad crecerá, manteniendo, además, el equilibrio financiero del sistema de autobuses” porque pueda dar a entender que no habrá déficit en el sistema de autobuses.

En ningún momento en la propuesta se habla de prestaciones económicas por lo que no da a lugar a malentendidos en cuanto a déficit de explotación.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 21

Se solicita que en el programa de mejora de la accesibilidad e información al usuario se contemple también la actuación en planta del bordillo para que la mejora de accesibilidad de la parada sea útil.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la propuesta 3.3.1: Mejora de la accesibilidad en las paradas.

Donde el documento decía:

La actuación urbanística consiste en una elevación de las rasantes de las aceras para reducir el escalón existente entre el autobús y el bordillo de la acera en la parada, de este modo se facilita la accesibilidad de los viajeros. Esta medida se ha llevado a cabo en innumerables ciudades españolas y europeas.

El documento definitivo dice:

La actuación urbanística consiste en una elevación de las rasantes de las aceras para reducir el escalón existente entre el autobús y el bordillo de la acera en la parada así como actuar sobre la alineación en planta del bordillo, de tal forma que se facilite el acercamiento del autobús y su correcto alineamiento con la acera, de este modo se facilita la accesibilidad de los viajeros. Esta medida se ha llevado a cabo en innumerables ciudades españolas y europeas.

Alegación nº 22

Se solicita que se añada en la definición del viario principal que el vehículo privado tendrá prioridad salvo que se trate de un eje de prioridad del transporte público.

En el viario principal que coincida con ejes prioritarios, la interacción del transporte público y el vehículo privado se analizará tramo a tramo, siempre intentando no perjudicar al transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 23

Se solicita que se defina el ámbito temporal de los escenarios de movilidad propuestos.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, comenzando la implantación de las primeras actuaciones durante el próximo año 2014.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 24

Se solicita justificar como se han llegado a valorar las diferentes

propuestas en la estimación global de costes y distribuir en el tiempo las inversiones.

Las estimaciones de costes de cada una de las propuestas (punto 4.2) se han calculado a partir de ratios de referencia de actuaciones similares y a partir de la bases de datos Presto para el cálculo de los costes unitarios. El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, comenzando la implantación de las primeras actuaciones durante el próximo año 2014. En consecuencia, en este momento del trámite procedimental no se justifica el establecimiento de un calendario de actuaciones, cuestión que se determinará posteriormente, en función de la coyuntura económica de cada momento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 25

Se solicita aclaración en el indicador de transporte público 3.8 (Oferta de transporte público de autobús TAM media ponderada por distancia y población).

Con todos los datos socioeconómicos disponibles, se propone que se realice un análisis de la accesibilidad de la población (por barrios) a las distintas paradas de autobús urbano. Es decir, cuan de accesibles son las paradas para la población de cada uno de los barrios de la ciudad.

Primeramente es importante ver como se distribuye la población por manzanas, a partir de la población censada en cada barrio. En segundo lugar, es importante conocer qué cobertura ofrecen las paradas de autobús urbano.

Estimando un radio de cobertura de 250 m (4 minutos andando) y con la oferta actual de paradas, la cobertura territorial es adecuada.

A partir de estos datos se puede analizar la accesibilidad de esta población a las paradas de cada uno de los barrios en función de la distancia media a las paradas y de la oferta (expediciones) mediante sistemas de información geográfica (GIS).

El primer análisis que se debe realizar es el de calcular la accesibilidad en función de la distancia media ponderada por distancia a cada una de las paradas de. Con este cálculo Se puede ver el porcentaje de la población que tiene cerca de su casa alguna parada.

Esta información es tan importante que la distancia media de cada una de las manzanas a la parada. La demanda viene dada por los pasajeros y por lo tanto, lo interesante es ponderar distancia y población (demanda) que al fin y al cabo van a ser los dos indicadores que nos mostraran la accesibilidad a cada una de las paradas.

En segundo lugar se puede analizar la accesibilidad de cada barrio a las paradas en función de la oferta (expediciones) media existente en cada barrio. Primeramente esta oferta se debe ponderar por la distancia media a las paradas. Posteriormente se debe ponderar de nuevo la información obtenida teniendo en cuenta la población. De este modo se genera un plano donde se puede ver la accesibilidad en función de la oferta, doblemente ponderada por distancia media a las paradas y población.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 26

Se solicita que se añada un nuevo indicador que tenga en cuenta la oferta disponible por habitante (en nº de expediciones o en nº de plazas) y que considere en cada zonas de transporte, las paradas y su radio de acción, así como únicamente las líneas que tienen parada en la misma.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio el apartado 5.2 TABLAS DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PMUS DE ALICANTE.

Se añade al documento definitivo el indicador:

Oferta de transporte público de autobuses TAM por habitante y zona de transporte (Nº de plazas / 1000 habitantes)

Alegación nº 27

Se solicita la inclusión de un nuevo indicador que refleje el nº de paradas accesibles en el TM de Alicante o bien el % respecto al total de paradas del TM.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio el apartado 5.2 TABLAS DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PMUS DE ALICANT.

Se añade al documento definitivo el indicador:

Porcentaje de paradas accesibles respecto al número de paradas total (Nº de paradas accesibles * 100 / Nº de paradas total)

10ª) D. José María Perea Soro con DNI 21.344.987-K, presidente de la Plataforma de Iniciativas Ciudadanas de Alicante, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013062993, presenta un total de tres alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita mayor tiempo de participación ciudadana.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se

completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita una visión territorial más amplia de la estrictamente municipal.

En el Plan se hace hincapié de la necesidad de una planificación metropolitana dadas las características de la ciudad de Alicante, por ello el Ayuntamiento de Alicante tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes, desarrollando y coordinando para ello, bien directamente o bien a través de sus diferentes empresas dependientes, políticas urbanas y acciones metropolitanas que, entre otras, promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro, para lo cual se requiere la implicación de las distintas Administraciones competentes en la planificación de la movilidad metropolitana.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita un cronograma y plazos de financiación.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, comenzando la implantación de las primeras actuaciones durante el próximo año 2014, de acuerdo a la disponibilidad económica existente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

11ª) D. Vicente Alcaraz Mira con DNI 21.458.428-A como miembro de la Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de Alicante, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063030, presenta un total de ciento cuarenta y cinco alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita establecer en el PMUS objetivos concretos (reparto modal, reducción de contaminantes, etc.) creando un sistema de indicadores de la movilidad, valorando la existencia de información, y la posibilidad de hacerlos operativos a corto o medio plazo.

El en el documento del PMUS se incluye un apartado de indicadores de seguimiento del plan, con el objetivo de poder evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 2

Se solicita elaborar un plan de gestión del viario y del espacio público de Alicante, estableciendo objetivos concretos en materia de pacificación del tráfico, aparcamiento, etc.

El objeto del PMUS de Alicante es marcar las pautas que debe seguir la ciudad para dirigirse hacia una movilidad más sostenible. No compete al PMUS la elaboración de un plan de gestión del viario y del espacio público. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita fomentar los planes de movilidad de centros de trabajo (PTT) y de actividad o servicios, estableciendo la obligatoriedad para los de mayor tamaño o número de empleados.

La ley vigente ya establece la obligatoriedad de los planes de movilidad en los centros de trabajo, concretamente la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana marca que los planes de

movilidad son obligatorios para áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita potenciar instrumentos económicos y fiscales que favorezcan el uso de vehículos con menor consumo energético.

El PMUS incluye en la propuesta 5.5.1 medidas para el fomento del vehículo eléctrico las medidas para potenciar este modo de transporte, incluyendo en ellas la de mantener las bonificaciones por bajo consumo y emisión de contaminantes en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Además, desde el Ministerio de Industria y también desde el AVEN (Agencia Valenciana de la Energía) existen líneas de financiación para la compra de vehículos eléctricos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 5

Se solicita establecer criterios para obligar a la localización de las actividades que implican muchos desplazamientos (oficinas, comercios, servicios, etc.) en lugares con transporte público de suficiente capacidad.

No compete al PMUS establecer los criterios de ubicación de las distintas actividades. Esta tarea es competencia del PGOU.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita adaptar el PGOU, modificando las cuestiones incoherentes con el PMUS.

No es objeto del PMUS modificar el PGOU aunque si mantener una coordinación para que los objetivos y propuestas vayan de la mano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita aclarar el orden de prioridades de las propuestas.

En el apartado 4. Programa y Estimación de Costes del documento Líneas Estratégicas y Propuestas tiene como finalidad ordenar y ubicar las propuestas del PMUS en los escenarios de movilidad. La programación de las propuestas en los distintos escenarios se ha realizado aplicando criterios de priorización según las líneas estratégicas definidas a lo largo del documento, si bien hay que recalcar que dichos criterios están condicionados por la situación económica actual.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita aumentar el control del cumplimiento de las normas y limitaciones por parte de la Policía Local.

Como bien se indica en la alegación no es objeto del PMUS sino de la policía el control de la ilegalidad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita modificar o incluso sustituir totalmente las ordenanzas de vados peatonales, reglamento de usuarios de Masatusa y la Ordenanza sobre Movilidad Ciclista.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. El PMUS es un plan estratégico que define unas líneas de actuación para conseguir un esquema de movilidad más sostenible. El desarrollo del Plan será el que definirá las necesidades y actuaciones concretas a implantar para alcanzar dicho objetivo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10 y nº 11

Se solicita la creación de una red de itinerarios peatonales accesibles en toda la ciudad y accesibles en cada barrio que garanticen la movilidad en condiciones adecuadas de seguridad y comodidad.

La alegación ya está incluida en el documento en la propuesta 1.1.1. Creación de itinerarios de preferencia peatonal, donde se configura una red de itinerarios peatonales que se complementa con otros ámbitos urbanos en los que el viario presenta priorización peatonal como son las zonas 30.

Por tanto, la creación de itinerarios peatonales en cada barrio, está contemplada como tal en la definición de las zonas 30, ya que por sus características intrínsecas, donde la preferencia la tienen los modos no motorizados no es necesario la definición de itinerarios peatonales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita derogar por resultar obsoleta y contraria la ordenanza municipal reguladora de la normativa para el diseño de pasos de peatones.

Al igual que se ha contestado en la alegación nº9, no es competencia del PMUS modificar o derogar ninguna ordenanza.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicita la promoción e impulso de caminos escolares.

La propuesta 1.2.2 Creación de caminos escolares integra exactamente lo que se solicita.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14, nº 15 y nº 16

Se solicita la reducción de aparcamiento en superficie mediante aparcamientos disuasorios, calles de prioridad invertida y peatonalizaciones integrales.

Las tres solicitudes están integradas dentro del documento del PMUS. En el programa 3.4 se recomienda el uso de Park & Ride (aparcamientos disuasorios). Las calles de prioridad invertida se contemplan en la definición de las zonas 30 y por último, en la propuesta 1.1.2 se recomienda la peatonalización de la Av.Maisonnavé así como la Av.Constitución.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17

Se solicita establecer zonas 30 y regulación específica.

El PMUS contempla la implantación de zonas 30 en la propuesta 4.3.1 del documento Líneas Estratégicas y Propuestas del PMUS. La regulación de las zonas 30 debe formar parte de los proyectos de ejecución de cada una de ellas, ya que no todas tienen las mismas características.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 18

Se solicita la revisión de los tiempos de verde de los semáforos peatonales.

Totalmente de acuerdo, y así lo establece el PMUS. En el programa 1.1 Potenciación de los desplazamientos peatonales donde se indica que se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicita pulsador y detector en los pasos para peatones.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los pasos de peatones concretos que puedan necesitar de pulsador y detector.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 20

Se solicita sustitución de determinados pasos peatonales semaforizados por pasos con prioridad peatonal sin semaforizar.

La alegación está incluida en el documento en la propuesta 5.3.2 Definición de criterios estándares para semaforización y señalización de cruces, aunque el PMUS marca unas líneas estratégicas y no realiza un estudio exhaustivo semáforo por semáforo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 21

Se solicita completar, mejorar y ampliar el PICA hasta conseguir una red básica de itinerarios ciclistas que conecte poblaciones limítrofes, aeropuerto y polígonos industriales en plazo máximo de 3 años.

Los itinerarios ciclistas del Área Metropolitana de Alicante no son competencia del Ayuntamiento de Alicante y por tanto objeto del PMUS. El PMUS, en la medida de lo posible ha intentado conectar la red municipal con la red existente o propuesta en los municipios limítrofes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 22 y nº 23

Se solicita la bicicleta en la calzada como objetivo y la acera-bici en casos imprescindibles.

El PMUS contempla dicha necesidad, como se puede observar en el apartado 3.2 Propuesta de fomento de uso de la bicicleta. La primera medida o programa es continuar con el desarrollo de la red de itinerarios ciclistas, este

programa comprende la ejecución de itinerarios ciclistas segregados en calzada o acera y ciclocalles planificados en el Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante 2010 - 2013, de modo que el ciclista pueda orientarse hacia aquellos recorridos que presenten condiciones más favorables de seguridad y comodidad para ese medio de locomoción.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 24, nº 25, nº 26, nº 27

Se solicitan especificaciones técnicas en las normas urbanísticas del PGOU.

Como se ha respondido en anteriores alegaciones, el PMUS no tiene capacidad para obligar al PGOU a incluir criterios técnicos concretos, aunque sí que se recomienda coordinación entre ambos documentos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 28

Se solicitan que el Ayuntamiento apruebe una ordenanza del plan general con una red local de itinerarios ciclistas.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones, no es competencia del PMUS aprobar ordenanzas. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 29

Se solicitan la elaboración en un plazo máximo de un año de un plan de aparcamientos para bicicletas.

El documento contempla la necesidad del aumento de estacionamientos para bicicletas el cual está programado para ejecutarlo a corto plazo (2 años después de la aprobación del plan).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 30, nº 31, nº 32, nº 33, nº 34, nº 35, nº 36, nº 37, nº 38 y nº 39

Se solicita que la Ordenanza sobre Movilidad Ciclista incluya unos criterios básicos y especificaciones técnicas.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones, no es competencia del PMUS modificar ordenanzas. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 40

Se solicita un registro municipal de bicicletas.

El registro municipal de bicicletas se contempla en el programa 2.4 Actuaciones contra el robo de bicicletas en la propuesta 2.4.1

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 41 y nº 42

Se solicitan campañas de promoción y biciescuela para niños y adultos.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 43

Se solicita un sistema metropolitano de bicicleta.

No compete al Ayuntamiento de Alicante garantizar la puesta en marcha de un sistema de bicicleta pública metropolitana por lo que no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 44

Se solicita remodelar la red de transporte en autobús en aras de una mayor racionalidad, eficacia, eficiencia y sostenibilidad.

En el PMUS existe una propuesta (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO) que incide exactamente en lo que se cita en la alegación, mediante la priorización de la circulación del transporte público y la reordenación de la red de autobuses.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 45

Se solicita una red de plataformas (carriles y/o viales exclusivos) para el transporte público con prioridad semafórica.

Al igual que en la anterior alegación, ya está contemplado en el PMUS en el programa 3.1 Priorización de la circulación del transporte en superficie.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 46

Se solicita impulsar de forma decidida la construcción de la estación intermodal de alicante.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos ya que en muchos casos estos modos se ordenan de forman complementaria y de cara al ciudadano el sistema

de transporte público debe entenderse de forma global.

Sin embargo, no es competencia del PMUS la construcción de la estación intermodal. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 47 y nº 48

Se solicitan intercambiadores de ámbito metropolitano y prever una red de Park&Ride.

Así lo hace el PMUS en el programa 3.4 Intermodalidad: Parks & Ride donde se proponen intercambiadores, aparcamientos disuasorios -lo que en Europa se llama "Park&Ride"= Aparca y continúa en Transporte Público". Teniendo en cuenta que el objetivo de este tipo de aparcamiento es favorecer la intermodalidad vehículo-transporte público, los aparcamientos deben ofrecer seguridad, altas frecuencias de los servicios de transporte público, información y servicios complementarios, zonas de espera confortables, así como tarifas atractivas que favorezcan su uso.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 49

Se solicitan estudiar soluciones de intermodalidad bus-bici.

El hecho de poner la bicicleta en elementos externos al autobús o subirla al interior del autobús provoca aumentos en los tiempos de parada lo que redundaría en la disminución de la velocidad comercial, es por ello que de forma general en un plan de movilidad no se incluye estos elementos. Aun así se podrían implementar en aquellas líneas que no fueran las principales que necesitan una alta velocidad y alta frecuencia.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 50

Se solicita que el plan dicte las disposiciones necesarias para que el tranvía se implante con mayor eficacia y mejor servicio público.

El PMUS marca las líneas estratégicas para que el transporte público gane participación dentro del reparto modal actual de la ciudad de Alicante. Para ello, el Ayuntamiento tiene plenas competencias para reordenar y reestructurar el servicio de transporte público urbano, un modo de transporte que se puede adaptar a cambios. El TRAM está prácticamente consolidado en Alicante y no es competencia del Ayuntamiento, motivo por el cual el PMUS se ha centrado principalmente en el autobús urbano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 51

Se solicita establecer un sistema de transporte público completamente accesible, con soluciones adaptadas para PMR, etc.

Así se indica en el documento en el programa 3.3. Mejora de la accesibilidad e información al usuario donde se resalta que El transporte público debe ser universal y facilitar el acceso a todos los ciudadanos. En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 52

Se solicita implantar una nueva tasa sobre el aparcamiento de rotación cuya recaudación sea finalista.

Esta medida no compete al PMUS. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 53

Se solicita modificar el vigente reglamento de usuarios del autobús

urbano en aspectos como la accesibilidad, etc.

No es objeto del PMUS modificar los reglamentos ni ordenanzas. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 54

Se solicita establecer tarifas progresivas, de manera que el coste que deba soportar el usuario sea proporcional a su renta.

Ya existen diferentes tipos de billetes en función de la edad (Estudiante, jubilados), que se ajustan bastante a los modelos de billeteaje existentes en otras ciudades. Crear un esquema tarifario basado en las rentas de los usuarios dificultaría enormemente la gestión del sistema.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 55

Se solicita discriminación positiva de PMR en tarifas de aparcamientos de rotación.

Siguiendo el principio de la anterior alegación, esta medida no compete al PMUS. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 56

Se solicita el consejo consultivo de la movilidad y la creación de observatorio de la movilidad de Alicante.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros

órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 57

Se solicita que se hubiera tenido en cuenta la variable de movilidad reducida dentro de la tipología de usuarios del transporte público.

El universo de la encuesta de movilidad son los residentes de Alicante, incluidos los PMR así como ancianos. Para llegar a tener información estadísticamente válida de grupos tan concretos como PMR, haría falta un tamaño muestral que excede las posibilidades de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 58

Se solicita mayor concreción en la potenciación de desplazamientos peatonales añadiendo normativa de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Se añade al documento definitivo:

La planificación de la red de itinerarios peatonales se realizará cumpliendo con la normativa autonómica vigente sobre accesibilidad, así como

todos los proyectos constructivos que afecten a estos itinerarios.

Alegación n° 59

Se solicita sustituir “las características particulares de los discapacitados” por “mejorar la accesibilidad al transporte colectivo teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida”.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Donde el documento decía:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta muy especialmente las características particulares de los discapacitados.

El documento definitivo dice:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida.

Alegación n° 60

Se solicita reescritura en el apartado de mejora de la accesibilidad e información al usuario en el transporte público.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 3.3. Mejora de la accesibilidad e información al usuario.

Donde el documento decía:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con modificaciones físicas para la mejora de la accesibilidad de las paradas con el objetivo de facilitar el embarque y desembarque así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

El documento definitivo dice:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con la remodelación progresiva de todas las paradas principales del transporte urbano para que se adecúen a lo establecido en la ley 9/2009 de la Generalitat, de accesibilidad universal del sistema de transportes de la Comunidad Valenciana, así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

Alegación nº 61

Se solicita modificar el último párrafo del programa Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal haciendo hincapié en la ley de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 5.4. Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal.

Donde el documento decía:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

El documento definitivo dice:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando y que cumplen con la normativa en materia de accesibilidad, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

Alegación nº 62

Se solicita mejor participación ciudadana.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la

Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 63

Se solicita prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia, de los residentes y de los que transporten a PMR en la peatonalización de la Av.Maisonave y la Av.Consitución y la remodelación de ambas aceras de Alfonso el Sabio.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos de ejecución de peatonalización, donde se debe definir las características de cada uno de ellos.

Por consiguiente no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 64

Se solicita que se doten los accesos al Parque del Mar, Barrera Vegetal, de itinerarios peatonales y pasarelas para que lo puedan disfrutar todos los ciudadanos.

Al igual que se ha respondido a anteriores alegaciones, el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 65

Se solicita la remodelación completa de la Plaza del Sol y su entorno y de la Plaza del Dr.Gómez Ulla.

En el PMUS se habla de la necesidad de la mejora de la escena urbana en las dos plazas mencionadas, pero no es objeto del PMUS iniciar los proyectos de remodelación de las mismas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 66

Se solicita la elaboración de una Ordenanza Municipal de Usuarios del Transporte Colectivo.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías. Sin embargo, cabe decir que existe un reglamento de usuarios del autobús y se está actualizando actualmente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 67

Se solicita controlar la prohibición de estacionamiento de vehículos en las paradas de transporte público, así como cualquier tipo de obstáculo.

No es competencia del PMUS controlar la prohibición de estacionamiento, es objeto de la policía perseguir y sancionar a los vehículos mal estacionados o que obstaculicen al transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 68

Se solicita evitar ubicar zonas de carga y descarga junto a las paradas de autobús urbano.

El Plan contempla una línea estratégica exclusivamente para las zonas de carga y descarga (Línea estratégica n° 6), así como propuestas de regulación de las zonas de carga y descarga (Programa 6.1), dónde se incluyen los criterios que se deberían seguir a futuro para la ubicación y establecimiento de horarios de dichas zonas.

Pero en última instancia, es el Ayuntamiento de Alicante el que decide a través de los distintos proyectos de ejecución de las zonas de carga y descarga dónde se deben ubicar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 69

Se solicitan campañas de difusión y concienciación ciudadana haciendo difusión de las condiciones de accesibilidad que reúnen los autobuses, fomentando el respeto y la tolerancia.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 70

Se solicita no ampliar la zona azul.

La propuesta final de zona azul planteada en el PMUS va a ser menor que la expuesta en el documento provisional. Aún así, se defiende la creación de zonas azules en aquellos ámbitos principalmente comerciales en donde se requiera cierta rotación de plazas. El PMUS va a proponer también la creación de una zona naranja para residentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del

vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la

intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

Alegación nº 71

Se solicita supresión del límite horario y de fin de semana en la totalidad de los aparcamientos públicos reservados para PMR.

No es objeto del PMUS definir la limitación horaria de los aparcamientos públicos reservados para PMR, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 72

Se solicitan supresión en la totalidad de los aparcamientos reservados para PMR en la zona azul y en la zona verde del límite horario y de fin de semana.

No es objeto del PMUS definir la limitación horaria de la zona azul o

verde, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 73

Se solicita la ampliación de las plazas de aparcamiento PMR en batería, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios, que en la actualidad se reducen a 6 plazas, ubicadas en las calles Gravina, Alfonso de Rojas y Arzobispo Loaces.

El PMUS contempla la mejora de la dotación de estacionamiento para personas con movilidad reducida en la propuesta 4.4.3, donde se indica que es necesario realizar un análisis de la ubicación de plazas para PMR en los centros relevantes desde el punto de vista de la movilidad y a partir del estudio actuar en consecuencia. Por consiguiente no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 74

Se solicita que en los aparcamientos reservados para entidades de interés social destinados a personas con discapacidad, fuera del horario establecido se permita únicamente su utilización a las PMR.

No es objeto del PMUS la decisión de a qué vehículos se les permite estacionar en las entidades de interés social destinados a PMR, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 75

Se solicita que se elimine en las placas de señalización vertical el término “minúsválido” y se sustituya por el término de “reservado vehículos para personas con movilidad reducida”.

No es objeto del PMUS modificar la señalización viaria, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 76

Se solicita que se realice un estricto control de los aparcamientos reservados, para que sean utilizados correctamente, evitando el estacionamiento de cualquier otro vehículo, así como el uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados.

Como se ha expuesto en la alegación nº11, no es competencia del PMUS controlar la prohibición de estacionamiento, es objeto de la policía perseguir y sancionar a los vehículos mal estacionados o que hagan un uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 77

Se solicita que se suprima el párrafo “... a pesar de que este beneficio no se puede entender como propio del conjunto de la sociedad, si debe entenderse esta medida como necesaria y justificada por motivos de equidad” debido a que no se ha realizado la misma justificación en el resto de propuestas que plantear la restricción del tráfico del vehículo privado.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la propuesta 4.4.3. Mejora de la dotación de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

Se elimina del documento definitivo:

Con estas medidas se lograrán beneficios para las personas con movilidad reducida. A pesar de que este beneficio no se puede entender como propio del conjunto de la sociedad si debe entenderse esta medida como necesaria justificada por motivos de equidad.

Alegación nº 78

Se menciona que las soluciones de tipo pasarelas peatonales o túneles deben ser siempre la última opción, debiendo priorizarse los pasos de cebra.

Para mejorar la movilidad peatonal y conseguir dar continuidad a los itinerarios peatonales es esencial que los cruces estén gestionados a nivel, siendo los pasos de cebra y la gestión de las fase semafóricas los principales elementos a tener en cuenta. Ahora bien, en determinadas vías (interurbanas sobretudo) y debido al carácter no urbano de la misma, a veces es necesario implantar otro tipo de elementos para poder dar servicio al peatón.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 79

Se solicita que el PMUS haga mención a la actuación conocida como OI-2.

El PMUS incluirá en el documento la propuesta de ordenación del Plan Parcial OI-2 y lo conectará con las propuestas de ejes peatonales y de priorización del transporte público.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 1.3 ESCENARIO HORIZONTE DEL PLAN.

Se añade al documento definitivo:

Desarrollo de la Operación Integrada 2 (OI-2)

Se realiza el cambio en el plano Propuesta de Red de Itinerarios Peatonales.

Se añade al documento definitivo:

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red de Itinerarios peatonales.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_02

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

El nuevo vial donde se actúa: Eje Operación Integrada 2

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Se realiza el cambio en la propuesta 1.1.3. Actuaciones puntuales estratégicas:

Se añade al documento definitivo:

Por último es importante tener en cuenta el desarrollo del Programa Operación Integrada-2, pues creará un nuevo espacio de centralidad en un punto muy céntrico de la ciudad y permitirá crear conexiones importantes entre el centro de la ciudad y la zona noroeste. El desarrollo de este sector permitirá crear un eje peatonal importante (parque lineal) así como garantizar una conexión ciclista entre la Gran Vía y el centro de la ciudad.

Alegación 80

Se solicita la supresión de dos carriles de circulación una vez la avenida Benito Pérez Galdós sea de sentido único.

El PMUS propone que la avenida Benito Pérez Galdós sea de sentido único de circulación. Cuando se implante esta propuesta va a realizarse un

proyecto de implantación que deberá definir la sección de la avenida. El Objetivo de esta propuesta es, evidentemente, mejorar la oferta peatonal e implantar un corredor de transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 81

Se solicita realizar actuación de pacificación del tráfico en la calle Bono Guarner.

Esta calle se verá afectada por el desarrollo del plan parcial OI-2 y por lo tanto, las medidas necesarias para modificar su función así como su sección deberán realizarse en coordinación con dicho desarrollo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 82

Solicitar que todos los pasos peatonales vuelvan a ser de ceбра, con antideslizante o pasos de cebra con paso de ciclistas en su caso.

En todos los semáforos de ámbito urbano, los pasos de cebra se van a ir pintando con tacos, como hacen las principales ciudades de España. El motivo no es otro que resaltar la prioridad del semáforo, reducir costes de implantación y mantenimiento y mejorar la seguridad vial de peatones, ciclistas y motoristas evitando superficie resbaladiza.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 83

Se solicita crear pasos de cebra en todos los cruces de calles. 4 pasos de cebra por cruce para favorecer la movilidad peatonal.

El PMUS tiene por objetivo potenciar la movilidad peatonal, pero no es objeto del mismo definir el detalle de cada una de las intersecciones de la ciudad. La propuesta solicitada debe ser analizada caso por caso en cada uno de los proyectos que desarrollen las propuestas programadas en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 84

Se solicita disminuir los ciclos semafóricos de 120 segundos hasta 90 de los cuales al menos $\frac{1}{4}$ sean para peatones (concepto Smart City).

Entendemos las Smart Cities como aquella ciudad que usa las tecnologías de la información y las comunicaciones para hacer que tanto su infraestructura crítica, como sus componentes y servicios públicos ofrecidos sean más interactivos, eficientes y los ciudadanos puedan ser más conscientes de ellos. Es una ciudad comprometida con su entorno, tanto desde el punto de vista medioambiental como en lo relativo a los elementos culturales e históricos. El concepto de Smart cities aplicados a los semáforos sería llegar a gestionar las fases en función de la demanda detectada en tiempo real. El PMUS propone mejorar las fases semafóricas dando prioridad al peatón en aquellos itinerarios definidos como peatonales, pero no puede plantear de forma genérica que todos los ciclos sean de 90 segundos ni que $\frac{1}{4}$ del ciclo sea de verde para los peatones. La propuesta solicitada debe ser analizada caso por caso en cada uno de los proyectos que desarrollen las propuestas programadas en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 85

Se solicita alargar la acera de la avenida Denia hasta Santa Faz para garantizar la movilidad peatonal segura.

El PMUS plantea un eje peatonal por la avenida Denia hasta la Vía parque. La conexión peatonal con Santa Faz por la avenida Denia es, a fecha de hoy técnicamente complicada que se pueda garantizar, motivo por el cual no se ha incluido en el plan.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 86

Se solicita ampliar la anchura mínima de las aceras a 2 metros y

modificar la ordenanza municipal correspondiente.

El PMUS propone que las anchuras mínimas de la aceras sean de 2 metros y esto debe tenerse en cuenta en todas aquellas actuaciones que vayan a llevarse a cabo en la ciudad de Alicante. No es objeto de una ordenanza de circulación la de definir los anchos de acera necesarios.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 87

Se solicita incluir los centros de educación primaria en la propuesta de caminos escolares.

En la propuesta de caminos escolares no están cartografiadas las escuelas de infantil y primaria debido a la enorme concentración de las mismas por toda la ciudad, pero se incluirá en el documento que también éstas deben entrar a formar parte del proyecto de caminos escolares.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 1.2.2 Creación de caminos escolares y en el plano Propuesta de Áreas Susceptibles de Estudio para la Creación de Caminos Escolares Seguros.

Se añade al documento definitivo:

Los centros de educación primaria al plano propuesta de áreas susceptibles de estudio para la creación de caminos escolares seguros.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_01

Donde el documento decía:

3.1.2.2 Propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares

La aplicación de esta propuesta proporcionará un entorno urbano que facilite el uso de modos de transporte sostenibles en los desplazamientos que los niños hacen diariamente con origen y destino el colegio.

Se trata de establecer medidas de calmado de tráfico en el espacio público inmediato a los centros escolares de infantil, primaria, secundaria y

bachillerado, de manera que los alumnos puedan realizar los desplazamientos entre su residencia y el colegio de forma cómoda y segura en modos no motorizados.

El ámbito que ha de estar adaptado para facilitar desplazamientos peatonales en torno a los colegios son los que aparecen en el mapa, obtenido de marcar distancias por los ejes viarios que posibiliten llegar al centro educativo en menos de 7 minutos (a velocidad de 4 km/h).

Paralelamente es conveniente desarrollar un Proyecto de Camino Escolar Seguro dirigido a los centros de infantil y primaria situados en zonas urbanas de morfología irregular y calles estrechas. Éste consiste en redactar un proyecto pedagógico que implique el desarrollo de técnicas de investigación, sensibilización, formación, participación y comunicación necesarias para la consecución de un objetivo básico: la recuperación para los niños y niñas del trayecto de casa a la escuela como un espacio de convivencia, autonomía y aprendizaje.

Este proyecto significa un esfuerzo mancomunado entre los diferentes actores de la Comunidad Escolar así como del Tejido Comunitario formado por diferentes tipos de entidades y asociaciones existentes en el entorno de los centros educativos. La intervención de los técnicos responsables del Proyecto Pedagógico está orientada a conducir ese proceso con la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones a diferentes niveles que permitan hacer realidad esos objetivos.

La metodología está basada en un enfoque de la intervención psicosocial y educativa de tipo participativo, en la que se busca que sean los mismos actores (de la comunidad escolar y comunitaria) los que puedan tomar protagonismo identificando y potenciando sus propias capacidades y recursos.

En primera instancia se propone llevar a efecto este proyecto pedagógico en algún o algunos centros concretos, seleccionados de manera consensuada con los mismos, que servirán de experiencia piloto para otros centros que posteriormente quieran añadirse al programa.

Los beneficios que aportará la medida se percibirán de forma inmediata al provocar la reducción de la congestión del tráfico generada en los minutos

previos a la entrada y salida de los niños del colegio, con la consiguiente reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos. También se consigue con ella, sensibilizar a los niños de la importancia de contar con un entorno urbano más sostenible, ayudando a proyectar los hábitos adquiridos a largo plazo ya que éstos serán los adultos del futuro. Las dificultades con las que esta medida puede encontrarse son, principalmente la coordinación de un número importante y variado de agentes implicados en su implementación.

Los agentes implicados en llevar a cabo esta medida serán, por un lado, el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento que ha de plantear y ejecutar las reformas necesarias sobre el viario, así como la policía local, que tendrá que regular el tráfico, de ser necesario, en horario de entrada y salida de los escolares.

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Segura se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

El documento definitivo dice:

3.1.2.2 Propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares

La aplicación de esta propuesta proporcionará un entorno urbano que facilite el uso de modos de transporte sostenibles en los desplazamientos que los niños y niñas hacen diariamente con origen y destino el colegio.

Se trata de establecer medidas de calmado de tráfico en el espacio público inmediato a los centros escolares de infantil, primaria, secundaria y bachillerado, de manera que los docentes puedan realizar los desplazamientos entre su residencia y el colegio de forma cómoda y segura en modos no motorizados.

El ámbito que ha de estar adaptado para facilitar desplazamientos peatonales en torno a los colegios son los que aparecen en el mapa, obtenido de marcar distancias por los ejes viarios que posibiliten llegar al centro educativo en menos de 7 minutos (a velocidad de 4 km/h).

Paralelamente es conveniente desarrollar un Proyecto de Camino Escolar Seguro dirigido a los centros de infantil y primaria situados en zonas urbanas de morfología irregular y calles estrechas. Éste consiste en redactar un proyecto pedagógico que implique el desarrollo de técnicas de investigación, sensibilización, formación, participación y comunicación necesarias para la consecución de un objetivo básico: la recuperación para los niños y niñas del trayecto de casa a la escuela como un espacio de convivencia, autonomía y aprendizaje.

Este proyecto significa un esfuerzo mancomunado entre los diferentes actores de la Comunidad Escolar así como del Tejido Comunitario formado por diferentes tipos de entidades y asociaciones existentes en el entorno de los centros educativos. La intervención de los técnicos responsables del Proyecto Pedagógico está orientada a conducir ese proceso con la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones a diferentes niveles que permitan hacer realidad esos objetivos.

La metodología está basada en un enfoque de la intervención psicosocial y educativa de tipo participativo, en la que se busca que sean los mismos actores (de la comunidad escolar y comunitaria) los que puedan tomar protagonismo identificando y potenciando sus propias capacidades y recursos.

En primera instancia se propone llevar a efecto este proyecto pedagógico en algún o algunos centros concretos, seleccionados de manera consensuada con los mismos, que servirán de experiencia piloto para otros centros que posteriormente quieran añadirse al programa.

Los beneficios que aportará la medida se percibirán de forma inmediata al provocar la reducción de la congestión del tráfico generada en los minutos previos a la entrada y salida de los niños del colegio, con la consiguiente reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y acústicos. También se consigue con ella, sensibilizar a los niños de la importancia de contar con un entorno urbano más sostenible, ayudando a proyectar los hábitos adquiridos a largo plazo ya que éstos serán los adultos del futuro.

Las dificultades con las que esta medida puede encontrarse son, principalmente la coordinación de un número importante y variado de agentes implicados en su implementación.

Los agentes implicados en llevar a cabo esta medida serán, por un lado, el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento que ha de plantear y ejecutar las reformas necesarias sobre el viario, así como la policía local, que tendrá que regular el tráfico, de ser necesario, en horario de entrada y salida de los escolares.

Por su parte, el Proyecto de Camino Escolar Segura se desarrollará y ejecutará por profesional cualificado, estableciendo grupos de trabajo implicados en la implantación del mismo. Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, juntas de gobierno escolar, asociaciones de vecinos, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

Alegación 88

Se solicita declarar como zona de prioridad peatonal todas las áreas afectadas por la proximidad de un centro educativo.

El Plan propone como áreas de especial protección para peatones los entornos de los centros escolares, pero en cada caso deberá analizarse cuál es el modo de conseguirlo, pues puede ser a través de la implantación de una zona 30 en el barrio, de la implantación de una calle de velocidad 30 en las inmediaciones del colegio o de actuaciones puntuales en el diseño urbano que garanticen la seguridad de los escolares.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 89

Se solicita la inclusión de vías ciclistas que permitan a los trabajadores de los polígonos (polígono Vallonga, Atalayas, MercaAlicante) poder desplazarse en bicicleta al lugar de trabajo.

Se han analizado las propuestas presentadas y se van a incluir en el PMUS, con algunas pequeñas modificaciones pero con el objetivo de conectar la ciudad de Alicante con sus polígonos industriales.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 90

Se solicita proponer una conexión ciclista entre Las Atalayas y el Pla de la Vallonga.

Las relaciones de movilidad entre polígonos industriales, según la encuesta de movilidad son prácticamente inexistentes. Las relaciones existentes son por motivos de trabajo y principalmente con vehículos comerciales, por lo que la conexión ciclista entre estos dos polígonos no es una prioridad para el ayuntamiento, como sí que lo es la conexión de los polígonos con la zona urbana

de la ciudad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 91

Se solicita la conexión entre la Playa del Postiguet y la Albufereta mediante una senda ciclable una vez queden liberados los túneles del TRAM.

Esta conexión ciclable ya está incluida en el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 92

Se solicita alargar el itinerario ciclista del frente litoral previsto por el PMUS hacia el Aeropuerto de Alicante/Elche, El Altet e IFA.

El PMUS ya plantea la implantación de un itinerario ciclista por el frente de costa sur, aunque no es competencia del Ayuntamiento de Alicante alargarlo hasta el aeropuerto del Altet.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 93

El PMUS da por hecho que existe el vial sur-este de Salesianos.

Se acepta la alegación y se modifican los planos correspondientes.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 94

Se solicita conectar el itinerario ciclista previsto en la avenida Novelda hacia la avenida de Alcoy hasta la plaza de España, aprovechando las obras actuales de la avenida Novelda.

EL PMUS no incluye en su propuesta la conexión ciclista por la avenida Novelda, pues la sección existente junto con la pendiente de la avenida dificulta enormemente tanto la implantación de un itinerario ciclista con garantías. Además, actualmente se está modificando la sección de la avenida Novelda – Alcoy para mejorar la oferta peatonal, siendo técnicamente imposible modificar el proyecto dado el avanzado estado de las obras.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 95

Se solicita conectar el Hogar provincial hacia el Este con los itinerarios más cercanos.

El vial Hogar provincial cuenta con infraestructura ciclista (bidireccional segregado) adecuada a la demanda existente por lo que se desestima la propuesta.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 96

Se solicita un carril bici bidireccional en Benito Pérez Galdós o bien pacificar como zona 30.

El PMUS contempla la zona de la avenida Benito Pérez Galdós como una futura zona 30, con lo que la implantación de un bidireccional en dicha calle perdería, como la misma alegación comenta, todo sentido. Así pues, en esta zona la propuesta del PMUS va encaminada a pacificar el tráfico.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 97

Se solicita prolongar el itinerario de Benimagrell hasta el Campello.

El PMUS contempla los itinerarios que discurren por el territorio competencia del Ayuntamiento de Alicante. Dentro del ordenamiento jurídico vigente, la única administración con competencias en planificar y coordinar la movilidad entre municipios del Área Metropolitana de Alicante es la Conselleria, por lo que el Ayuntamiento de Alicante carece de competencias para dar respuesta a la petición solicitada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 98

Se solicita la comunicación horizontal ciclista entre Carlinas Altas, Campoamor y Tossal de Manises.

Estos tres barrios se plantean como zonas 30 en el PMUS por lo que las comunicaciones ciclistas se podrán hacer con seguridad a través de todas sus calles sin necesidad de crear infraestructura ciclista segregada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 99

Se solicita conexión de Villafranqueza con Gran Vía, por Gastón Castelló.

La actual sección viaria de Gastón Castelló dificulta la implantación de un itinerario ciclista hacia Gran Vía, por lo que no se ha estimado la inclusión del carril bici en el tramo solicitado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 100

Se solicita actuación de Parque Lineal del sector OI-2.

El PMUS incluirá en el documento la propuesta de ordenación del Plan Parcial OI-2 y lo conectará con las propuestas de ejes peatonales y de priorización del transporte público.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el apartado 1.3 ESCENARIO HORIZONTE DEL PLAN.

Se añade al documento definitivo:

Desarrollo de la Operación Integrada 2 (OI-2)

Se realiza el cambio en el plano Propuesta de Red de Itinerarios Peatonales.

Se añade al documento definitivo:

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red de Itinerarios peatonales.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_PEA_02

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

El nuevo vial donde se actúa: Eje Operación Integrada 2

Nuevo itinerario en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Se realiza el cambio en la propuesta 1.1.3. Actuaciones puntuales estratégicas:

Se añade al documento definitivo:

Por último es importante tener en cuenta el desarrollo del Programa Operación Integrada-2, pues creará un nuevo espacio de centralidad en un punto muy céntrico de la ciudad y permitirá crear conexiones importantes entre el centro de la ciudad y la zona noroeste. El desarrollo de este sector permitirá crear un eje peatonal importante (parque lineal) así como garantizar una conexión ciclista entre la Gran Vía y el centro de la ciudad.

Alegación 101

Se solicita alargar el itinerario previsto en la Avda. de Aguilera – Maisonnave hacia el centro histórico.

El proyecto de peatonalización de la avenida Maisonnave deberá definir los itinerarios ciclistas planteados en la zona y sus diseños, teniendo en cuenta que el objetivo es potenciar los modos de transportes no motorizados en el centro de la ciudad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 102

Se solicita la conservación de Vía Parque Alicante – Torrellano – Parque Industrial Elche – Elche. Mal estado de conservación.

Este itinerario transcurre en gran parte fuera del límite municipal de Alicante, además de ubicarse en una vía de la cual el ayuntamiento no tiene competencias.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 103

Se solicita conectar la acera bici del complejo audiovisual de la Ciudad de la Luz con la Vía parque Alicante – Elche.

La conexión entre Alicante y el polígono de Torrellano es de aproximadamente 10 kilómetros, lo que dificulta enormemente su conexión en bicicleta como modo de transporte cotidiano. En consecuencia, se desestima su implantación ya que la demanda potencial no justificaría la inversión necesaria.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 104

Se solicita conectar la acera bici del complejo audiovisual de la Ciudad de la Luz con la Vía parque de Alicante una vez terminada.

Los distintos proyectos de ejecución de los tramos faltantes de la Vía Parque deben definir la tipología de itinerario ciclista a implantar, pero en todo caso debe garantizarse la continuidad de los itinerarios ciclistas, existentes ya en los tramos ejecutados de la Vía Parque.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación 105

Se solicitan rutas cicloturísticas. Del punto 1 al 12.

Alicante es una ciudad turística de primer orden dentro de Europa y por lo tanto debe poder ofertar un turismo de calidad que vaya más allá del sol y la playa. En este sentido, la implantación de itinerarios cicloturísticos pueden ser una buena herramienta para dar a conocer el medio ambiente alicantino así como parte de su cultura e historia. Ahora bien, el PMUS tiene por objetivo modificar los esquemas cotidianos de movilidad urbana hacia patrones más sostenibles, por lo que la propuesta de rutas cicloturística no es objeto de este plan, aunque si de interés municipal.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 106

Se solicita continuar ampliando los aparcabicis tipo U-Invertida.

La propuesta del PMUS 2.3.1 Ampliación de la oferta de aparcabicis, va exactamente en esta línea de trabajo, con el objetivo de garantizar una cobertura para el estacionamiento de bicicleta privado que fomente su uso y garantice su seguridad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 107

Se solicita reubicar las bancadas de PAU1, PAU2 y Florida hacia centralidades de dichos barrios.

Los estacionamientos ubicados en la zona de PAU 1 y 2 son estacionamientos de bicicleta privada. El PMUS no plantea, a corto plazo, la instalación de bancadas de Alabici en estos sectores.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 108

Se solicita reubicar de las paradas propuestas por el PMUS.

El PMUS ha detectado la necesidad de ampliar la cobertura territorial del sistema Alabici para que este tenga existo en su funcionamiento. Hoy en día el sistema no está operando al 100% de sus posibilidades debido, principalmente, a que la cobertura no es la adecuada. El PMUS propone la ampliación del sistema con el objetivo de que crezca el número de registrados y por lo tanto el número de desplazamientos en bicicleta pública. El PMUS hace una propuesta de ubicación de bancadas que podrá ser modificado y / o ajustada en la fase de proyecto.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 109

Se solicita ubicar bancadas de Alabici en los polígonos industriales.

Los desplazamientos en bicicleta a los polígonos industriales son

relativamente pequeños y debido a las distancias a recorrer dentro de los polígonos la ubicación de una bancada de Alabici no sería eficiente por lo que se estima más adecuado, para fomentar el uso de la bicicleta hacia los polígonos, la mejora de la infraestructura y la implantación de aparcabicis para bicicleta privada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 110

Se solicita hacer compatible el servicio de alquiler de bicicletas de Alicante (Alabici) con el de Sant Vicent del Raspeig y con los demás sistemas implantados en la provincia.

Técnicamente hay soluciones para hacer compatibles los sistemas de bicicleta pública de los distintos municipios del área TAM, pero no es competencia del Ayuntamiento de Alicante realizar esta tarea.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 111

Se solicita resolver problemas de mantenimiento del sistema Alabici.

No es objeto del PMUS entrar a valorar el mantenimiento del sistema Alabici, pues éste se rige a través de un contrato de concesión que ya especifica los niveles de mantenimiento y servicio requeridos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 112

Se solicita que todos los nuevos itinerarios previstos deben ser bidireccionales y los cambios de rasante deben estar completamente allanados.

El PMUS plantea una red de itinerarios ciclistas que complementa la red existente y mejora la oferta en las principales relaciones de movilidad de la ciudad. El diseño de estos itinerarios (tipología, rasantes, señalización, etc) serán definidos en el proyecto constructivo de cada uno de los tramos a implantar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 113

Se consideran necesarias constantes campañas de concienciación a los conductores, sobre todo para compartir calzada.

La propuesta 5.1.1. del PMUS “promoción de la movilidad sostenible” plantea la necesidad de realizar campañas en todos los ámbitos para concienciar a la ciudadanía sobre nuevas pautas de movilidad que redunden en la calidad de vida de los ciudadanos de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 114

Se solicita mejorar la señalización de los itinerarios ciclistas.

La gran mayoría de desplazamientos ciclistas se realizan por motivo de trabajo, siendo los itinerarios recorridos recurrentes. Por este motivo no se considera adecuado añadir señalización orientativa vertical en la vía pública. Además, para los desplazamientos de ocio, en donde el itinerario puede no ser muy conocido, las aplicaciones móviles existentes (y las que se puedan mejorar en el futuro. Propuesta 5.2.1 Evolución hacia la Smart city) deben dar al usuario la información necesaria sin necesidad de cargar de paneles la vía pública.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 115

Se solicita evitar en pendientes ascendientes las ciclocalles.

En ámbitos urbanos (y para prácticas no deportivas) se recomienda que la pendiente máxima de un itinerario ciclista no exceda el 5%. En general, la tipología de itinerario ciclista recomendado es el segregado en calzada, pero será el proyecto constructivo de cada tramos de itinerario ciclista el que definirá la tipología a implantar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 116

Se solicita adoptar medidas para pacificar las ciclocalles.

No es objeto del PMUS definir individualmente las medidas necesarias a implantar para pacificar las ciclocalles. Será el proyecto constructivo de cada uno de los tramos ciclables el que defina la tipología a implantar y en el caso de que sea una ciclocalle, los elementos reductores necesarios para garantizar una velocidad 30 en dicha vía.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 117

Se solicita crear Comisión de seguimiento del Plan.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el ayuntamiento, tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de

Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 118

Se solicita la puesta en marcha inmediata del Plan.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, y por lo tanto, las primeras actuaciones del PMUS se empezarán a implantar durante el próximo año 2014.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 119

Se solicita que los nuevos itinerarios ciclistas no invadan más aceras.

El PMUS establece unos itinerarios ciclistas que se deberán ir desarrollando en las distintas fases del PMUS. El PMUS también indica que la tipología preferente de itinerario ciclista debe ser el segregado en calzada, pero será el proyecto constructivo de cada tramo el que definirá la tipología a implantar, evitando en todo momento la creación de conflictos entre bicicletas y peatón.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 120

No se está de acuerdo con la afirmación de que la bicicleta ha aumentado ligeramente su en estos últimos años.

Según la encuesta de movilidad del 2013, el reparto modal en bicicleta en la ciudad de Alicante no alcanza el 2%. Es cierto que los datos disponibles para años anteriores daban unos repartos modales cercanos al 1% y que por lo tanto el uso de la bicicleta en la ciudad se ha multiplicado por dos, pero con unos datos de partida relativamente bajos, lo que nos obliga a ser cautos y a hablar de ligero crecimiento. Y evidentemente que es cierto que el aumento y mejora de la infraestructura ha redundado en un aumento de la demanda y es por eso que el PMUS apuesta por seguir mejorando la infraestructura ciclista con el objetivo de mejorar la cuota de reparto modal de la bicicleta en la ciudad de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 121

Se solicita conectar todos los centros educativos de la ciudad de Alicante con itinerarios ciclistas.

Es prácticamente imposible garantizar que la totalidad de los centros

educativos estén conectados a la red ciclista, pero sí que es cierto que la mayoría de ellos se encuentran a menos de 200 metros de un itinerario ciclista.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 122

Se solicita velocidad máxima de 30km/h al transporte público.

Para poder quitar cuota de mercado al vehículo privado es importantísimo que el transporte público registre una velocidad comercial alta. Por ese motivo el PMUS plantea unos ejes prioritarios para el transporte público con la infraestructura necesaria (carriles bus segregados) para garantizar velocidades comerciales competitivas a la vez que se garantiza la seguridad de los demás modos de transporte.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 123

Se solicita conexión tranviaria entre Alicante – Aeropuerto y Elche y entre Alicante Hospitale de Sant Joan y Sant Joan d’Alacant.

La planificación de las infraestructuras del transporte metropolitanas no es competencia del Ayuntamiento de Alicante, por lo que se desestima la solicitud.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 124

Se solicita línea de bus que dé cobertura a los polígonos industriales.

El PMUS propone unas líneas estratégicas para potenciar el transporte público y debe ser el estudio de reestructuración de las líneas urbanas el que defina qué líneas deben dar servicio a los polígonos industriales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 125

Se solicita ampliar la oferta de bus nocturno.

El PMUS propone unas líneas estratégicas para potenciar el transporte público y debe ser el estudio de reestructuración de las líneas urbanas el que defina el sistema de transporte público nocturno que necesita la ciudad de Alicante.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 126

Se solicita dotar de carril bus específico las líneas con prioridad semafórica.

Son dos actuaciones que van de la mano. El PMUS plantea la necesidad de crear corredores principales para el transporte público, para que éste pueda competir, en tiempos de recorrido con el vehículo privado. Para ello el PMUS plantea la necesidad de implantar plataformas reservadas así como prioridad semafórica en las intersecciones de su recorrido.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 127

Se solicita facilitar la intermodalidad bicicleta – bus.

Para que el autobús urbano e interurbano tenga demanda es necesario que los tiempos de recorrido sean competitivos y para ello es esencial garantizar una velocidad comercial adecuada. El hecho de subir bicicletas no plegables al autobús impacta negativamente en la velocidad comercial de la línea, por lo que el PMUS no recomienda dejar subir las bicicletas al vehículo. Se puede estudiar la posibilidad de dejar subir las bicicletas en aquellas líneas que no formen parte de la red principal de autobuses así como en aquellas líneas interurbanas que den un servicio más enfocado al ocio.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 128

Se solicita la creación de Alicante ciudad 30.

El PMUS ha analizado la estructura urbana y funcional de los distintos barrios de la ciudad de Alicante y ha realizado una propuesta de creación de zonas 30 en base a ese análisis de partida. Además, el plan pretende ser realista y ejecutable, por lo que nos parece, des de un punto de vista técnico, más acertado empezar a ejecutar zonas 30 en barrios concretos que lanzar la idea, difícilmente ejecutable dadas las condiciones de partida, de que Alicante pase a ser toda ella una ciudad 30

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 129

Se solicita la eliminación de la zona azul

El PMUS va a reducir su propuesta inicial de zona azul con el objetivo de implementar una zona naranja para residentes. Aun así, las zonas existentes de zona azul se van a mantener con el objetivo de facilitar la rotación en zonas comerciales.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 130

Se solicita aumentar el número y el tamaño de los Parks&Ride en todos los accesos a la ciudad de Alicante.

Des de un punto de vista teórico, la planificación de los Parks&Ride debe realizarse a nivel metropolitano, con el objetivo de que los vehículos estacionen lo más cerca posible de su origen. El objetivo es que el usuario realice un itinerario corto hasta su casa, aparque el coche y acceda a la ciudad central en transporte público. Si un usuario recorre en vehículo privado 30 o 40 minutos, no tiene mucho sentido que estacione su vehículo a poca distancia de su destino final. Es por eso que la política de Parks&Ride debe estar enfocada y coordinada a nivel metropolitano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 131

Se solicita la liberación total del tráfico motorizado del frente litoral para poder recuperarlo para el esparcimiento y la movilidad ciudadana.

El PMUS ya plantea la necesidad de reducir las intensidades de tráfico por el frente litoral, además sin prever la necesidad de construir un cuarto cinturón, pues la Vía parque, y hasta en cierta medida la Gran Vía, tienen aún capacidad para absorber parte del tráfico que dejaría de circular por el frente marítimo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación 132

Se solicita la recuperación de la ciclovia

La recuperación de la ciclovia no es objeto del PMUS por lo que la reclamación expresada debe plantearse por otras vías. Sin embargo, desde el Ayuntamiento de Alicante hay voluntad de recuperar esta actividad de ocio y de promoción del uso de la bicicleta y se están estudiando las posibilidades existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 133

Se solicita ampliar los horarios de finalización del servicio de transporte público de autobuses, en el periodo estival.

No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte público, el nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses. En el Plan se dan las pautas y recomendaciones que se deberían seguir en el futuro (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO). Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada

por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 134

Se solicita la actualización del Reglamento sobre los derechos y obligaciones de los usuarios.

No es objeto del PMUS modificar los reglamentos ni ordenanzas, pero el Ayuntamiento de Alicante está trabajando en actualizar el actual reglamento de usuarios del autobús.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 135

Se solicita la reordenación del actual trazado de las líneas de autobús a través de propuestas.

No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte público, el nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses. En el Plan se dan las pautas y recomendaciones que se deberían seguir en el futuro para mejorar el sistema actual (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 136

Se solicita campañas de concienciación al usuario y actualizar la información al usuario con los cambios que se puedan realizar en las líneas de transporte público.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) concretamente en la propuesta 3.5.1.1 Propuesta 5.1.1. Promoción de la movilidad sostenible ya se habla de la necesaria sensibilización de la ciudadanía, por lo que se prevé necesario desarrollar programas de concienciación específicos sobre movilidad

y cambio climático y se citan recomendaciones o ejemplos a realizar. Pero no es objetivo del PMUS la definición del detalle de estas campañas.

Por otra parte actualizar la información al usuario está contemplado en la Propuesta 3.3.2: Mejora de la información al usuario en las paradas y en 3.3.3.3 Propuesta 3.3.5: Redenominación de la red de autobuses para facilitar su entendimiento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 137

Se solicita mantener los itinerarios ya existentes y la creación de nuevos carriles bus en la siguientes vías: Av.Novelda, Av.Alcoy, etc.

El PMUS incluye en las propuestas de mejora del transporte público, donde se dan las pautas que se tienen que para aumentar tanto la velocidad comercial de los autobuses urbanos así como para facilitar su circulación en general, proponiendo ejes de priorización, ejes troncales y la reordenación de la red.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 138

Se solicita acotar los carriles bus.

Al igual que en la anterior alegación el PMUS ya lo contempla en la priorización de la circulación del transporte público en superficie en el programa 3.1.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 139

Se solicitan calles de uso exclusivo del transporte público. (Ejemplo: C/ San Fernando).

El estudio de reordenación de las líneas de transporte público será el que

definirá finalmente qué calles deben disponer de carriles exclusivos para el transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 140 y nº 141

Se solicita la reforma de las paradas en forma de isleta e incorporar en la totalidad de las paradas los paneles electrónicos de información al usuario.

El PMUS en el programa 3.3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD E INFORMACIÓN AL USUARIO se proponen líneas de actuación para garantizar a los usuarios un acceso seguro y una mejora en la información recibida por estos. La implantación de paneles electrónicos en todas las paradas de autobús, es una medida que dada la situación económica actual, no se puede proponer.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 142

Se solicita la optimización de las labores efectuadas por el personal adscrito al S.A.E, desarrollando la prevención en agilizar y mantener la velocidad comercial antes las incidencias del tráfico.

En el documento se incorporan actuaciones para mejorar la velocidad comercial, así mismo uno de los objetivo mediante las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones “TIC” es que el centro de gestión de tráfico de Alicante optimice la gestión del tráfico solventando los problemas comentados en la alegación.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 143

Se solicita prioridad de paso al autobús urbano, con una regulación de los semáforos más eficiente y mayor implicación de la Policía Local.

Como se ha comentado en anteriores alegaciones la priorización del transporte público es uno de los objetivos principales del Plan de Movilidad

Urbana Sostenible de Alicante, sin embargo la mayor implicación de la Policía Local no es objeto ni competencia del PMUS. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 144

Adaptación por fases de las paradas para el acceso de PMR.

El PMUS en el programa 3.3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD E INFORMACIÓN AL USUARIO se encuentra la propuesta para garantizar a los usuarios un acceso seguro al transporte público, es cierto que debería decir “remodelación progresiva de todas las paradas principales del transporte urbano para que se adecúen a lo establecido en la Ley 9/2009 de la Generalitat, de accesibilidad universal del sistema de transportes de la Comunidad Valenciana” como se ha alegado por parte de Alicante Accesible.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 3.3. Mejora de la accesibilidad e información al usuario.

Donde el documento decía:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con modificaciones físicas para la mejora de la accesibilidad de las paradas con el objetivo de facilitar el embarque y desembarque así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

El documento definitivo dice:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas

deberá llevarse a cabo con la remodelación progresiva de todas las paradas principales del transporte urbano para que se adecúen a lo establecido en la ley 9/2009 de la Generalitat, de accesibilidad universal del sistema de transportes de la Comunidad Valenciana, así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

Alegación nº 145

Se solicita la creación del Camino Escolar Seguro reseñando su contenido y la integración en la mesa por la movilidad sostenible.

En la propuesta de caminos escolares el PMUS insta a la creación del Camino Escolar Seguro mediante la redacción de un proyecto pedagógico, dando las pautas a seguir para su desarrollo. Pero cabe resaltar que el PMUS es un documento estratégico por lo que no puede entrar al detalle del contenido de dicho proyecto.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, sin perjuicio de que se incluyan en los equipos de trabajo de los distintos caminos escolares a los Consejos Escolares y a las asociaciones de vecinos.

Además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

12ª)D.Vicente Jose Segui Pico con DNI 21.484.742-M, en calidad de Director de Gestión del Polígono Industrial Las Atalayas, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063077, presenta un total de cinco alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita que se incorpore el Plan de Movilidad (Transporte) del Polígono Industrial Las Atalayas.

El PMUS es un documento de rango superior a un plan de movilidad de una área atractora por lo que el Plan de Movilidad de las Atalayas es el que debe adaptarse a las líneas estratégicas adaptadas por el PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 2

Se solicita la inclusión de una vía ciclista que permita a los trabajadores de estas áreas empresariales poder desplazarse en bicicleta al trabajo. Itinerario hasta Florida, Mercalicante, Llano del Espartall, Atalayas y Pla de Vallonga.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en la Propuesta 2.1.1: Construcción de nuevos itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Se añade al documento definitivo:

Los nuevos viales donde se actúa: Camino los Frailes, Carretera de Ocaña, Avenida Antigua Peseta, Urbanización Pla de la Vallonga, Avenida Dr. Jiménez Díaz, Eje Operación Integrada 2.

Los nuevos viales en el plano propuesta de red futura de itinerarios de bicicleta.

Imágenes de la propuesta: conexión ciclista con el polígono industrial Las Atalayas.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_01

Donde el documento decía:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (40 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 155 kilómetros.

El documento definitivo dice:

La implantación de los itinerarios ciclistas proyectados (49,5 kilómetros), proporcionará a la ciudad de Alicante una red ciclable de 164,5 kilómetros.

Alegación nº 3

Se solicita ubicar bancadas de bicicletas públicas en los polígonos industriales: Florida, Mercalicante, Llano del Espartall, Atalayas y Pla de Vallonga.

Dada la extensión de los polígonos y la distancia con el centro urbano no se creyó oportuno implantar bancadas de Alabici. Para este tipo de desplazamientos hay que apostar por la bicicleta privada mejorando la infraestructura existente (itinerarios ciclistas y aparcabicis).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Alegación nº 4

Solicitud de una línea de autobús que dé cobertura mínimamente razonable a las áreas industriales Florida, Mercalicante, Llano del Espartall, Atalayas y Pla de Vallonga.

No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte público o la creación de éstas, el nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita que la línea 1 del TRAM circule por el Área Empresarial Alicante y ampliaciones previstas en el PGOU.

Al igual que en la anterior alegación no compete al PMUS la decisión de realizar el desvío de la línea 1 del TRAM o realizar las ampliaciones previstas en el PGOU.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

13ª)D. Mígues Ull Laita, Portavoz del Grupo Municipal Socialista, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063081, presenta un total de veinticinco alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita plazo de ejecución de los distintos escenarios planteados.

El PMUS cuenta con un cronograma de implantación a corto, medio y largo plazo, comenzando la implantación de las primeras actuaciones durante el próximo año 2014..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita una prueba piloto, cerrando la vía Maisonnave al tráfico rodado durante determinados días.

El desarrollo de cada una de las propuestas del PMUS debe ir acompañado de un proyecto de ejecución y en algunos casos, como la peatonalización de Maisonnave, puede ir acompañada de pruebas piloto previas. Pero no es objeto del PMUS definir cómo se desarrollará la ejecución de cada una de las propuestas.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita mayor incidencia de la participación ciudadana en la elaboración y ejecución del plan y la creación de un Consejo Municipal de accesibilidad, movilidad y transporte.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita impulsar la creación de una mesa de movilidad sostenible.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita adaptar normativamente la Ordenanza municipal reguladora de la normativa para el diseño de pasos de peatones.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita un sistema de itinerarios peatonales, recuperar la entidad de la calle como espacio estancial, ampliar aceras, mejorar el equipamiento en las aceras, acondicionar los pasos de peatones y cruces peatonales y mejorar el equipamiento y la señalización vertical.

Todo lo solicitado se encuentra dentro de la propuesta de intervención peatonal (propuesta 3.1 (página 21 del documento Líneas estratégicas y Propuestas) y en el programa 5.3 Mejora de la seguridad Vial (página 62 del

documento).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicitan calles de prioridad invertida, peatonalizaciones integrales y medidas de calmado de tráfico.

En el programa 4.3 Implantación de zonas 30 para el calmado de tráfico se contemplan las calles de prioridad invertida donde el peatón y la bicicleta tienen preferencia frente al vehículo privado así mismo estas zonas, son medidas de calmado de tráfico. Como bien se solicitaba en la alegación número 2, se han propuesto peatonalizaciones completas en el PMUS, siendo estas la Av. Maisonnave y la Av. Constitución.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita la creación y promoción de caminos escolares.

La propuesta 3.1.2.2 Propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares trata exactamente de lo solicitado.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita una reconfiguración de las vías ciclistas de la ciudad y ampliar el PICA cumpliendo las normas sobre accesibilidad.

El PMUS contempla dicha necesidad, como se puede observar en el apartado 3.2 Propuesta de fomento de uso de la bicicleta. La primera medida o programa es continuar con el desarrollo de la red de itinerarios ciclistas, este programa comprende la ejecución de itinerarios ciclistas segregados en calzada o acera y ciclocalles planificados en el Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante 2010 - 2013, de modo que el ciclista pueda orientarse hacia aquellos

recorridos que presenten condiciones más favorables de seguridad y comodidad para ese medio de locomoción.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicita modificar el PGOU.

No es objeto del PMUS modificar el PGOU. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11 y nº 14

Se solicita ampliar los aparcamientos para bicicletas y mejorar el sistema Alabici.

El PMUS lo contempla en la propuesta 2.3.1: Ampliación de la oferta de aparcabicis (página 34 de 88 del documento Líneas estratégicas y Propuestas) y en la propuesta 2.3.2: Ampliación de los puntos de préstamo del sistema Alabici (página 35 de 88 del documento Líneas estratégicas y Propuestas).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita establecer la necesidad de la modificación de la ordenanza de circulación.

La ordenanza de circulación se modificó en diciembre de 2011 y a fecha de hoy no es necesaria su modificación.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicita biciregistro con una página web.

El registro municipal de bicicletas se contempla en el programa 2.4 Actuaciones contra el robo de bicicletas en la propuesta 2.4.1, junto a la creación de una página web o publicación en la web municipal de las bicis recuperadas (página 37 del documento Líneas estratégicas y Propuestas).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 15

Se solicita salvaguardar el sistema TAM.

El PMUS expresa la necesidad de que exista una coordinación metropolitana y refleja el papel de ciudad central de Alicante dentro de un área metropolitana creciente. Es por eso que el Ayuntamiento considera importante mantener el Área TAM, pero las negociaciones son con la Conselleria que al fin y es quien tiene las competencias en transporte interurbano.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 16

Se solicita aumento de frecuencias de paso en compatibilidad con las nuevas redes tranviarias.

En el PMUS se dan las líneas estratégicas a seguir para la optimización del transporte en superficie. Pero no es competencia del PMUS modificar frecuencias de autobús, el nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses o de un plan director de la empresa concesionaria.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17

Se solicita una línea de este a oeste y una línea en forma circular.

En el plan ya se contempla la reordenación de la red de autobuses así como la creación de una red troncal y básica de los mismos.

De esta manera se trata de enlazar los principales barrios de la ciudad en el menor tiempo posible y con la máxima cantidad de expediciones y conexiones directas. Así mismo, se han dado los principales ejes por donde deberían circular tanto las líneas troncales como las básicas pero no es competencia del PMUS definir las rutas, pues un estudio de reestructuración de las líneas deberá definir el esquema de circulación futuro.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 18

Se solicita establecer intercambiadores bus-bicicletas con el sistema de préstamo de bicicletas, especialmente en polígonos industriales.

En el programa 2.1 Continuación con el desarrollo de la red de itinerarios ciclistas se reseña que los itinerarios ciclistas favorables son los que conectan zonas de interés de la ciudad, zonas de trabajo y estudio con intercambiadores de transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicita fijar un plazo de ejecución de la estación intermodal.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos ya que en muchos casos estos modos se ordenan de forma complementaria y de cara al ciudadano el sistema de transporte público debe entenderse de forma global.

Sin embargo, no es competencia del PMUS la construcción de la estación intermodal. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 20

Establecer una célula urbana que restrinja la circulación de vehículos de paso, permitiendo solo el paso de vehículo de residentes carga y descarga, emergencias y servicios.

El PMUS ha optado por creación de zonas 30 como elemento estratégico para mejorar la calidad de vida de los alicantinos y el tráfico de paso en determinados barrios, (contempladas en la página 54 del documento Líneas estratégicas y Propuestas).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 21

Se solicita fijar el ancho de los carriles a un máximo de 2,5 metros en vías urbanas.

En zonas urbanas no se puede limitar el ancho de la vía a 2,5 metros pues es insuficiente para la circulación de determinados servicio (residuos, transporte público, bomberos...). El ancho mínimo para una vía urbana debe ser de 2,8, aunque se recomienda un ancho de 3 metros.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 22

Se solicita que la zona azul se consensue con los vecinos, y la implantación de la zona de estacionamientos para residentes.

No es objeto del PMUS dictaminar si se debe consensuar la zona azul con las AA.VV cuando se produzcan los proyectos de ejecución. En la ampliación que se ha realizado en el documento se han seguido criterios técnicos. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 23

Se solicita zona de estacionamiento para residentes.

Se acepta y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento.

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del

estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no

residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado;

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

Alegación nº 24

Se solicitan aparcamientos periféricos interconectados al centro con transporte público.

Así lo hace el PMUS en el programa 3.4 Intermodalidad: Parks & Ride donde se proponen intercambiadores, aparcamientos disuasorios -lo que en Europa se llama “Park&Ride”= Aparca y continúa en Transporte Público”.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 25

Se solicitan puntos de recarga para vehículos ecológicos.

Está contemplado en el PMUS los puntos de recarga para vehículos eléctricos en la propuesta Propuesta 5.5.1. Medidas para el fomento del vehículo eléctrico (página 64 del documento Líneas estratégicas y Propuestas).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

14ª) La A.VV Francisco-Olivaretos con CIF G-53.721.858, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063085, presenta un total de doce alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita que se hubiera tenido en cuenta la variable de movilidad reducida dentro de la tipología de usuarios del transporte público.

El universo de la encuesta de movilidad son los residentes de Alicante, incluidos los PMR así como ancianos. Para llegar a tener información estadísticamente válida de grupos tan concretos como PMR, haría falta un tamaño muestral que excede las posibilidades de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita mayor concreción en la potenciación de desplazamientos peatonales añadiendo normativa de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Se añade al documento definitivo:

La planificación de la red de itinerarios peatonales se realizará cumpliendo con la normativa autonómica vigente sobre accesibilidad, así como todos los proyectos constructivos que afecten a estos itinerarios.

Alegación nº 3

Se solicita sustituir “las características particulares de los discapacitados” por “mejorar la accesibilidad al transporte colectivo teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida”.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales.

Donde el documento decía:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta muy especialmente las características particulares de los discapacitados.

El documento definitivo dice:

Mejorar la accesibilidad al sistema de transporte colectivo, desarrollando programas para facilitar el acceso peatonal y ciclista a las paradas y terminales, así como a los propios vehículos, teniendo en cuenta las características de las personas con movilidad reducida.

Alegación nº 4

Se solicita reescritura en el apartado de mejora de la accesibilidad e información al usuario en el transporte público.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el programa 3.3. Mejora de la accesibilidad e información al usuario.

Donde el documento decía:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con modificaciones físicas para la mejora de la accesibilidad de las paradas con el objetivo de facilitar el embarque y desembarque así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

El documento definitivo dice:

En este sentido se debe actuar en la adecuación de paradas y rutas de acceso para personas de movilidad reducida, tanto en lo relativo a infraestructura como en lo relativo a material móvil. La resolución de este tipo de problemas deberá llevarse a cabo con la remodelación progresiva

de todas las paradas principales del transporte urbano para que se adecúen a lo establecido en la ley 9/2009 de la Generalitat, de accesibilidad universal del sistema de transportes de la Comunidad Valenciana, así como en la adquisición de material móvil adaptado a plantear en futuras renovaciones de flota.

Alegación nº 5

Se solicita modificar el último párrafo del programa Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal

haciendo hincapié en la ley de accesibilidad.

Se acepta la alegación y se incluirá en el documento.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el Programa 5.4. Integración de las normas de diseño urbano con criterios de accesibilidad universal.

Donde el documento decía:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

El documento definitivo dice:

En las zonas más consolidadas, a su vez, se ha venido aprovechando la necesidad de obras de reparación, mantenimiento, etc., para reurbanizar y dotar al mismo tiempo de elementos más amables para la movilidad a pie o en bici. En este sentido, es importante poder recoger y normalizar el catálogo de tipologías y soluciones que se han venido aplicando y que cumplen con la normativa en materia de accesibilidad, de manera que se puedan convertir en un estándar tanto en las zonas actuales que se vayan renovando como en los nuevos desarrollos previstos.

Alegación nº 6

Se solicita mejor participación ciudadana y poco tiempo de participación ciudadana.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que,

al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia, de los residentes y de los que transporten a PMR en la peatonalización de la Av.Maisonnave y la Av.Consituición y la remodelación de ambas aceras de Alfonso el Sabio.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, el detalle pedido no corresponde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino a los futuros proyectos de ejecución de peatonalización, donde se debe definir las características de cada uno de ellos.

Por consiguiente no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita la elaboración de una Ordenanza Municipal de Usuarios del Transporte Colectivo.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías. Sin embargo, cabe decir que existe un reglamento de usuarios del autobús y se está actualizando actualmente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita controlar la prohibición de estacionamiento de vehículos en las paradas de transporte público, así como cualquier tipo de obstáculo.

No es competencia del PMUS controlar la prohibición de estacionamiento, es objeto de la policía perseguir y sancionar a los vehículos mal estacionados o que obstaculicen al transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicita evitar ubicar zonas de carga y descarga junto a las paradas de autobús urbano.

El Plan contempla una línea estratégica exclusivamente para las zonas de carga y descarga (Línea estratégica nº 6), así como propuestas de regulación de las zonas de carga y descarga (Programa 6.1), dónde se incluyen los criterios que se deberían seguir a futuro para la ubicación y establecimiento de horarios de dichas zonas.

Pero en última instancia, es el Ayuntamiento de Alicante el que decide a través de los distintos proyectos de ejecución de las zonas de carga y descarga dónde se deben ubicar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Se solicitan campañas de difusión y concienciación ciudadana haciendo difusión de las condiciones de accesibilidad que reúnen los autobuses, fomentando el respeto y la tolerancia.

El PMUS incluye una propuesta de campañas de promoción (Programa 5.1 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible) de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita no ampliar la zona azul.

La propuesta final de zona azul planteada en el PMUS va a ser menor que la expuesta en el documento provisional. Aún así, se defiende la creación de zonas azules en aquellos ámbitos principalmente comerciales en donde se requiera cierta rotación de plazas. El PMUS va a proponer también la creación de una zona naranja para residentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN

Se realiza el cambio en el Programa 4.4. Gestión del Estacionamiento

Donde el documento decía:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y la reordenación de sus plazas para racionalizar el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la adaptación de la zona azul en el centro de la ciudad, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Este programa pretende facilitar el aparcamiento temporal de aquellas personas que acceden al centro a hacer uso de sus servicios, puesto que fomentan la actividad comercial del entorno, a la vez que reduce la disponibilidad de aparcamiento para los desplazamientos pendulares cotidianos, como los trabajadores, ya que suponen un gran volumen de vehículos, de baja ocupación media, que atasca las calles en hora punta y que son aparcados durante una gran

franja horaria en el centro de la ciudad, dando lugar a un desaprovechamiento del espacio en viario, espacio que deja de ser disfrutado por el peatón.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

El documento definitivo dice:

Las medidas de gestión de aparcamientos se basan en la regulación del aparcamiento y limitación de plazas para disminuir el uso del vehículo privado. En este sentido se plantean medidas tendentes a la regulación del estacionamiento en el centro de la ciudad mediante zona azul y zona naranja para residentes, para laminar el flujo de vehículos privados que entran en el centro de la ciudad.

Dentro de este programa también se incluye la gestión de los estacionamientos de motocicletas. Es preciso reordenar la oferta de aparcamiento y detección de zonas con déficit de plazas en distintas zonas de la ciudad.

Así como la mejora de dotación exclusiva para estacionamiento a personas con movilidad reducida (PMR).

Y en la Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro, así como en el plano Propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Donde el documento decía:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación y Ampliación de la Zona Azul

La regulación del aparcamiento mediante zona azul en Alicante parece estar funcionando correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado.

A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo el tráfico injustificado en el centro.

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de aplicación de zona azul a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche Diputación además de mantener la zona azul que actualmente existe en Benalúa, en las inmediaciones de los juzgados. La zona del Casco Antiguo – Santa Cruz también podría considerarse dentro del ámbito de actuación pero en la actualidad la oferta de aparcamiento ya es muy reducida y no parece ser por tanto necesario.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona azul debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

El documento definitivo dice:

3.4.4.1 Propuesta 4.4.1.Reordenación del estacionamiento en el centro

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

La zona azul en Alicante funciona correctamente de acuerdo a los índices de rotación y ocupaciones contempladas en el análisis de la movilidad actual. Como ya se ha mencionado con anterioridad la limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

Por otro lado, se propone también la regulación del centro mediante la implantación de una zona de estacionamiento para residentes. Este tipo de regulación facilita el estacionamiento en calzada a los residentes mediante un pago de una cuota anual muy baja y penaliza el estacionamiento a los no residentes, imponiendo una tarifa más elevada (más elevada que la existente en la zona azul y con un período limitado de tiempo).

Para la definición del ámbito donde debe contemplarse la zona azul y zona para residentes se han tratado los datos incluidos en el análisis donde se indicaba la atracción de viajes en vehículo privado según zona de transporte, que además se ha cruzado con el análisis de la demanda de plazas de aparcamiento por residentes y con el análisis de la ocupación media de las plazas libres. Del análisis conjunto de esta información se ha creído conveniente ampliar el ámbito de gestión de estacionamiento a la totalidad de los barrios de Centro, Mercado y Ensanche.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

La implantación de esta propuesta es sencilla ya que únicamente requiere de la señalización y limitación de las nuevas plazas así como de la ubicación de nuevos parquímetros. La localización exacta y cuantificación del número de plazas se establecerá determinando cuales son las calles interiores a los barrios descritos susceptibles de regulación y realizando un pequeño estudio de delimitación a partir de las bandas de aparcamiento que existan en la actualidad.

La ampliación de la zona regulada de estacionamiento debe aprovecharse además para reservar zonas de aparcamiento para motocicletas y, en los casos que se presten a ello, a pequeñas ampliaciones de las zonas peatonales o ciclistas y a la mejora de la accesibilidad al transporte público.

Se añaden al documento: modificaciones en el plano propuesta de adaptación del estacionamiento regulado.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_TPR_05.

15ª) La A.VV PAU1-JUAN PABLO II con CIF G-54.390.422, mediante instancia en fecha 19 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063206, presenta un total de veinticuatro alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita que se aproveche el parque Juan Pablo II poniendo fuentes, aseos, etc.

No es objeto del PMUS el diseño de los parques. La reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Destinar espacio desaprovechado para ampliar aceras, carriles bici o carril bus específico.

El PMUS propone las iniciativas para aumentar la movilidad peatonal, impulsar la bicicleta o darle prioridad al transporte público. Cabe recordar que el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 3

Se solicita declarar el barrio zona 30 por su eminente carácter residencial.

Como bien dice la alegación el barrio no está completamente consolidado, por lo que todavía no cumple las condiciones para implantar una zona 30, en cambio, cuando el barrio complete su desarrollo se volverá a estudiar esta posibilidad.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 4

Se solicita modificar grandes avenidas: Médico Ricardo Ferre, José Jornet, Vicente Blasco Ibañez, Gran Vía y la prolongación Vía parque, dando prioridad al peatón y al ciclista.

En el programa 1.1 Potenciación de los desplazamientos peatonales se indica que se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura, otros de los objetivos principales del PMUS es la potenciación de la bicicleta, pero siendo el PMUS un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle solicitado. Las características de cada avenida y su mejor solución vendrán dadas en los futuros proyectos de implantación de las distintas propuestas del PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación n° 5

Se reclama la inexistente comunicación hacia el PAU1 por la presencia del colegio Maristas.

Dentro del documento del PMUS en la propuesta 1.2.2.Creación de caminos escolares está identificado el colegio Maristas donde se propone mejorar el espacio público de manera que los alumnos puedan realizar los desplazamientos entre su residencia y el colegio de forma cómoda y segura en modos no motorizados. Por tanto, en el proyecto de ejecución de dicho camino escolar es donde se entrará al detalle de las mejoras a realizar en dicha zona ya

que como se ha citado en la alegación anterior el PMUS es un documento de planeamiento estratégico y no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita eliminar un carril de circulación en favor de ampliar aceras en el vial que bordea al parque Juan Pablo II y limitar su velocidad a 20 km/h.

Siguiendo el criterio de las anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle pedido, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita una puerta desde el colegio Don Bosco hacia el barrio.

Siguiendo el criterio de las anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle pedido, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita un colegio infantil/primaria en las proximidades del barrio.

Siguiendo el criterio de las anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle pedido, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser

específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9 y nº 10

Se solicita que el Ayuntamiento promueva el florecimiento del comercio en el barrio, y que se dote de una biblioteca y un centro comunitario.

No compete al PMUS lo solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Se solicita la construcción de un parque y dotaciones para el barrio.

Siguiendo el criterio de las anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle pedido, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita reconfigurar el vial Médico Ricardo Ferre.

Efectivamente el PMUS da las pautas y recomendaciones para que el viario de Alicante ofrezca capacidad suficiente para soportar el tráfico rodado, así como para que se dé una movilidad sostenible donde todos los usuarios puedan disfrutar del espacio público, pero como se ha contestado en anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el detalle pedido, por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicitan la disposición de servicios básicos próximos al barrio.

No compete al PMUS la solicitud propuesta. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 14

Se solicita modificar la deficiente sincronización semafórica de las avenidas José Jornet, Vicente Blasco Ibañez y Dr. Jiménez Díaz.

En el PMUS. En el programa 1.1 Potenciación de los desplazamientos peatonales se indica que se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura pero calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 15

Se solicita aumentar la seguridad en la entrada al barrio por el colegio Don Bosco.

Siguiendo el principio de la anterior alegación, aumentar la seguridad en dicho barrio tiene que formar parte de los futuros proyectos de ejecución y por tanto no compete al PMUS.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 16

Se solicitan centros educativos en el barrio.

No es objeto del PMUS lo solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 17

Se proponen caminos escolares.

Al igual que en las anteriores alegaciones, la propuesta de caminos escolares tiene que darse cuando se inicie el proceso de ejecución de dicho camino escolar, en el cual deben participar Estos grupos de trabajo estarán formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, AA.VV, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Viaria y Movilidad Sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 18

Se solicita mejora de la malla ciclista próxima a PAU I y JUAN PABLO II.

Uno de los principales objetivos del PMUS es fomentar el uso de la bicicleta y para ello recalca que es necesario mantener, mejorar y consolidar la red existente de itinerarios ciclistas, pero siguiendo el razonamiento de anteriores alegaciones, no está dentro del alcance del documento el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 19

Se solicita una bancada Alabici por no disponer de una.

El sector PAU II – JUAN PABLO II no se encuentra consolidado actualmente por lo que a efectos de demanda no cumple los criterios para

establecer una bancada, sin embargo, una vez el barrio finalice su desarrollo se volverá a estudiar la posibilidad de su ubicación.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 20

Se solicitan aparcabicis.

En la propuesta de implantación de aparcabicis privados propuestos se incluye uno en PAU I, si bien es cierto, que se podría darle una mejor ubicación. Por tanto, se recolocará el mismo. Por otro lado, hasta la fecha todos los centros educativos que han solicitado aparcabicis se les han dado respuesta satisfactoria y en esa línea va a seguir trabajando el Ayuntamiento de Alicante, por lo que los centros educativos de PAU II pueden en cualquier momento solicitarlos.

POR LO EXPUESTO: SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Se realiza el cambio en el plano propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se modifica en el documento definitivo: propuesta de instalación de nuevos puntos de préstamo del sistema de Alabici y aparcamientos privados de bicicleta.

Se modifica el anejo cartográfico de líneas estratégicas: PRO_BICI_02

Alegación nº 21, nº22, nº23 y nº24

Se solicita un autobús urbano que recorra todo el parque de Juan Pablo II, que se aumenten las frecuencias así como que se modifique el desvío de Adolfo Muñoz Alonso y la línea 12.

Siguiendo el criterio de las anteriores alegaciones el PMUS es un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente. No es competencia del PMUS realizar los cambios en las líneas de transporte

público, el nivel de detalle que se pide será competencia del futuro Plan de Reestructuración de las Líneas de Autobuses. En el Plan se dan las pautas y recomendaciones que se deberían seguir en el futuro (3.3 PROPUESTAS DE MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO).

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

16ª)D. Miguel Ángel Pavón García, concejal portavoz del Grupo Municipal de Esquerra Unida, mediante instancia en fecha 21 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada E2013063605, presenta un total de siete alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita mayor participación ciudadana y que se amplíe el plazo en al menos 4 meses.

El PMUS es fruto de un amplio proceso de participación ciudadana, que ha contado con dos potentes herramientas para fomentarla, la página web y facebook, , además de las reuniones celebradas con los diferentes colectivos ciudadanos, en las que se ha proporcionado debida información sobre el desarrollo de los trabajos realizados en las distintas fases de elaboración, y que, al mismo tiempo, han servido para la canalización de sugerencias, aportaciones y comentarios, de los colectivos participantes, recabando, asimismo, la opinión de expertos en la materia. En el documento del PMUS, se encuentra recogida de forma detallada todo el proceso de participación ciudadana que se ha llevado a cabo.

El proceso de participación ciudadana en la elaboración del PMUS se completa con el sometimiento a exposición pública, por un plazo de 30 días hábiles, en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, para la presentación de alegaciones y sugerencias por los colectivos interesados, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, no regulándose en dicha norma ningún caso que justifique una ampliación del mismo.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita que el PMUS no cuenta con un informe de sostenibilidad ambiental.

El PMUS cuenta con un informe ambiental llamado “Connotaciones ambientales del PMUS de Alicante”. Apartado 6 del documento de líneas estratégicas y propuestas de actuación que cumple con las necesidades del documento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicita que se incorpore al PMUS el preceptivo informe del consejo de sostenibilidad de Alicante.

El procedimiento seguido para la elaboración y aprobación del PMUS ha seguido el recogido en el artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, en el que no se recoge la necesidad de que informe el consejo de sostenibilidad de Alicante.

El Reglamento que regula la organización y funcionamiento del consejo de sostenibilidad no establece en su articulado la obligatoriedad de que dicho consejo debe emitir informe sobre el PMUS. Sin perjuicio de ello, hacer constar que en la sesión constitutiva de dicho órgano municipal éste ha tenido debida información sobre el contenido del PMUS..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se rechaza la ampliación propuesta para la zona regulada de estacionamiento en los tres ensanches de la ciudad porque generará una mayor agitación del tráfico con los consiguientes problemas de contaminación atmosférica y acústica.

La propuesta final de zona azul planteada en el PMUS va a ser menor que la expuesta en el documento provisional. Aún así, se defiende la creación de zonas azules en aquellos ámbitos principalmente comerciales en donde se requiera cierta rotación de plazas. El PMUS va a proponer también la creación

de una zona naranja para residentes.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita que el plan fije objetivos de descarbonización del transporte público en la ciudad.

El programa 5.5 del PMUS lleva por título Fomento de la descarbonización del transporte, en donde se marcan los objetivos en materia de diversificación energética en el transporte público.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita que el plan establezca como prioridad la estación intermodal y conexión ferroviaria con el aeropuerto.

En el PMUS se habla de la importancia que tiene la intermodalidad ya que es un error contemplar la oferta del transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos. Ahora bien, las competencias de planificación metropolitana no son del ayuntamiento de Alicante por lo que la conexión con el Altet debería planificarla, en coordinación con el Ayuntamiento, la Consellería.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita que las plazas del Mar y Luceros deben dejar de ser rotondas de tráfico y que las peatonalizaciones no deben servir para llenar la ciudad de veladores.

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, donde se dan las estrategias a seguir para que Alicante ofrezca una movilidad sostenible donde todos los usuarios puedan disfrutar del espacio público, la solución que le dan a ambas plazas debe ir acompañado de un estudio

exhaustivo, el cual no es objeto de este documento ya que el detalle pedido se escapa al alcance del mismo.

Por otro lado, en ningún momento se especifica en las recomendaciones de peatonalización que estas sirvan para llenar la ciudad de veladores.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

17ª)D. Andrés Cremades López, vocal del Consejo de Sostenibilidad, y D.Ulpiano Colas,vocal del Consejo Social, mediante instancia en fecha 29 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada 1361, presentan un total de una alegación.

Alegación nº 1

Se solicita se configure el pacto ciudadano por la movilidad sostenible y en consecuencia crear la Mesa por la Movilidad Sostenible del PMUS.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

18ª)D. Andrés Cremades López con DNI 21.382.690-G en nombre propio y en representación de la Asociación Caminando por Alicante, mediante instancia en fecha 29 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada 1360, presentan un total de una alegación.

Alegación nº 1

Se solicita cambiar la Ordenanza de Circulación actual reforzando la idea de que la acera es peatonal.

No es competencia del PMUS la modificación de ningún tipo de ordenanza. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

19ª) Dña. Concepción Blay Sánchez como Presidenta, D. Andrés Cremades López como Secretario y D. Vicente García como vocal de la A.VV Carolinas Altas-Bola de ORO inscrita en el Registro Municipal de Entidades con el número 536, mediante instancia en fecha 29 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada 1359, presentan un total de una alegación.

Alegación nº 1

Se solicita el desarrollo del camino escolar.

En el PMUS se insta al desarrollo de caminos escolares así como al proyecto pedagógico Camino Escolar Seguro en la Propuesta 1.2.2. Creación de caminos escolares. En ella se dan las pautas y recomendaciones que deberían seguir estos, pero el detalle de los proyectos tiene que salir de grupos de trabajo formados por alumnado, maestros, dirección, AMPAS, AA.VV, Policía Local y Ayuntamiento, coordinado por el Departamento de Planificación Vial y Movilidad Sostenible.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

20ª) Dña. Concepción Blay Sánchez como Presidenta, D. Andrés Cremades López como Secretario y D. Vicente García como vocal de la A.VV Carolinas Altas-Bola de ORO inscrita en el Registro Municipal de Entidades con el número 536, mediante instancia en fecha 29 de noviembre de 2013 y número de registro de entrada 1358, presentan un total de trece alegaciones.

Alegación nº 1

Se solicita poner en marcha la Mesa de la Movilidad del PMUS.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, co funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 2

Se solicita concretar la zona escolar en cada barrio.

No compete al PMUS concretar la zona escolar, en el documento se definen las áreas de estudio para la creación de caminos escolares. En el proyecto de implantación de los mismos es cuando se debe definir la zona escolar.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 3

Se solicitan medidas de pacificación del tráfico y señalización de zona escolar en cada barrio.

El PMUS contempla la implantación de zonas 30 para la pacificación del tráfico en la propuesta 4.3.1 del documento Líneas Estratégicas y Propuestas del PMUS. La regulación de las zonas 30, debe formar parte de los proyectos de ejecución de cada una de ellas, ya que no todas tienen las mismas características.

La señalización escolar por tanto tiene que formar parte de dichos proyectos de ejecución, ya que cabe resaltar que el PMUS es un documento estratégico cuyo alcance no abarca el estudio y solución de los puntos concretos

que puedan tener un funcionamiento deficiente.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 4

Se solicita la adecuación de las frecuencias semafóricas en los pasos de los peatones.

En el programa 1.1 Potenciación de los desplazamientos peatonales donde se indica que se debe ampliar la fase de verde de los semáforos para peatones para facilitar que todas las personas puedan cruzar las calles de manera segura. Además, en el programa 5.3 Mejora de la seguridad vial y en la propuesta 3.5.3.1 se propone que si se quiere favorecer el tránsito peatonal y contribuir a disminuir la velocidad de circulación del tráfico, es necesario ajustar y ampliar los tiempos de verde en grandes avenidas, aumentando el tiempo para peatones y disminuyendo los tiempos de verde para vehículos.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 5

Se solicita la revisión y mejora de las señales verticales y horizontales en cada barrio.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones y señalando al PMUS como un documento estratégico, no compete el nivel de detalle solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 6

Se solicita el fomento de los estacionamientos para motos.

El documento contiene la propuesta 4.4.2. Mejora de la dotación de aparcamiento para motocicletas cuyo objetivo potenciar el uso de la motocicleta facilitando el aparcamiento.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 7

Se solicita señales verticales indicativas de proximidad escolar en cada barrio.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones no compete al PMUS el nivel de detalle solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 8

Se solicita plataforma de accesibilidad.

El objetivo del Ayuntamiento de Alicante es que la implantación del PMUS cuente con la participación de los agentes implicados y para ello se utilizarán las estructuras participativas existentes en el Ayuntamiento tales como Juntas de Distrito y las Asambleas de Distrito, además de la existencia de otros órganos colegiados creados por acuerdo del Pleno Municipal, como el Consejo Social, o comisiones de carácter técnico, como la Comisión Técnica de Movilidad, cuyo funcionamiento se ha reactivado con ocasión de la elaboración del PMUS, por lo que en estos momentos no se considera oportuno la creación de un nuevo órgano, con funciones que actualmente ya son desarrollados por otros existentes..

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 9

Se solicita adaptación de los recorridos y disposición de las paradas de transporte público en cada barrio.

En el documento se dan las pautas para la optimización del transporte público así como para la mejora de la accesibilidad en las paradas, los detalles de estos en cada barrio de Alicante no forman parte del documento por salirse del alcance

del mismo. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 10

Se solicita el fomento del estacionamiento para bicicletas en espacios de la calzada.

La ubicación de cada aparcabicis se definirá en el momento de su implantación o proyecto, siendo recomendable que los aparcabicis se ubiquen en la calzada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 11

Se solicita señalización informativa a los caminantes indicando la existencia de equipamientos y zonas escolares en cada barrio.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones no compete al PMUS el nivel de detalle solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 12

Se solicita la retirada de todos los elementos que obstaculizan la visibilidad en las salidas de los colegios, por ejemplo los contenedores de recogida de basuras.

Siguiendo el principio de anteriores alegaciones no compete al PMUS el nivel de detalle solicitado. Por lo que la reclamación expresada en esta alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Alegación nº 13

Se solicita la revisión de todas las aceras pintadas llamadas “acera bici”.

La tipología acera bici está contemplada entre las tipologías de itinerarios ciclistas motivo por el cual no van a retirarse los existentes en Alicante, aunque como se refleja en el plan, la tipología principal debe ser el carril bici segregado en calzada.

POR LO EXPUESTO: NO SE PROPONE SU ACEPTACIÓN.

Fuera del plazo establecido para la exposición pública del PMUS, el día 25 de noviembre de 2013 (Rº E2013064241), se presentó en el Registro General de este Ayuntamiento, escrito de alegaciones por don Luis Falcó Maestre, en representación de la coalición BLOC-INICIATIVA-VERDS:COMPROMIS PER ALICANT, el cual no puede admitirse por extemporáneo, no entrando a valorar, en consecuencia, en esta propuesta las cuestiones en este planteadas, sin perjuicio de su análisis técnico y correspondiente respuesta al interesado.

Cabe añadir que la propuesta de documento definitivo del PMUS ha sido presentada a la Comisión Técnica de Movilidad de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 13 de diciembre de 2013.

Por lo tanto, en este momento del procedimiento, procede la resolución de alegaciones y sugerencias presentadas al PMUS y su aprobación definitiva.

Constan en el expediente la siguiente documentación:

-Documento provisional del PMUS (aprobado por la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el 7 de octubre de 2013.

-Edicto de exposición pública del PMUS publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de 14 de octubre de 2013.

-Alegaciones y sugerencias presentadas

-Certificación de la Vicesecretaria de este Ayuntamiento de fecha 29 de

noviembre de 2013.

-Documento de valoración de las alegaciones y reclamaciones formuladas en plazo presentado por la consultora contratada para la elaboración del PMUS

-Informe técnico municipal de ratificación del documento de valoración presentado por la consultora de fecha 12 de diciembre de 2013.

-Documento definitivo del PMUS, con la inclusión de las alegaciones y sugerencias aceptadas.

Es de aplicación lo establecido en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana, en concreto el artículo 10; la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, así como, la Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunidad Valenciana, en cuanto a la plena posibilidad de movilidad y comunicación accesible en el uso de estos servicios por toda la ciudadanía de la Comunidad.

El órgano competente para la adopción del presente acuerdo es la Junta de Gobierno Local, según lo dispuesto en el artículo 127.1.m), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, y demás normativa de aplicación en la materia.

Por lo expuesto, la Junta de Gobierno Local adopta los siguientes **acuerdos**:

Primero. ACEPTAR las alegaciones y sugerencias presentadas al Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, dentro del plazo abierto al efecto para su exposición pública, especificadas en la parte expositiva de esta Propuesta.

En síntesis, las alegaciones y sugerencias ACEPTADAS, son las que se relacionan a continuación:

D. Luis Falcó Maestre (BLOC-INICIATIVA-VERDS:COMPROMIS PER ALACANT), E2013060799 : **alegaciones n nº 23, 31, 32, 43.**

-D. Fernando Llopis Pascual (Grupo Municipal Unión Progreso y Democracia) E2013061845: **alegaciones nº 2, 11.**

D. Llanos Rodriguez Expósito, (Asociación Alicante Accesible), E2013062285: alegaciones nº 2, 3, 4, 5, 21.

D. Roberto Gálvez Morela, (Alacant en Bici), E2013062391: nº 2, 10, 12, 16, 23, 27.

IES Las Lomas: alegaciones nº 6

-D. Juan Antonio Marti Cholbi, (mercantiles Automóviles La Alcoyana S.A), E2013062951: nº 5, 6, 7y 8, 9, 10, 11, 21, 26, 27.

D. Vicente Alcaraz Mira, Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de Alicante, E2013063030: alegaciones nº 58, 59, 60, 61, 77, 79, 87, 89, 93, 100, 104, 144.

D.Vicente Jose Segui Pico, (Polígono Industrial Las Atalayas), E2013063077: alegaciones nº 2

D. Miguel Ull Laita, (Grupo Municipal Socialista): **alegaciones nº 23**

La A.VV Francisco-Oliveretes, E2013063085: alegaciones nº 2, 3, 4, 5.

La A.VV PAU1-JUAN PABLO II , E2013063206: alegación nº 20

Las alegaciones y sugerencias ACEPTADAS antes referidas han sido incorporadas en el documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, produciéndose en el mismo las modificaciones, asimismo, detalladas en la parte expositiva de esta Propuesta.

Segundo: NO ACEPTAR el resto de las alegaciones y sugerencias presentadas en plazo, indicadas en el cuerpo de la presente Propuesta, en atención a los razonamientos técnicos y jurídicos, asimismo indicados.

Tercero: No admitir a trámite la alegación presentada por don Luis Falcó Maestre, en representación de la coalición BLOC-INICIATIVA-VERDS:COMPROMIS PER ALICANT, mediante escrito presentado en el Registro General en fecha 25 de noviembre de 2013, por haber sido formulada fuera del plazo establecido para la exposición pública del PMUS (del 15 de

octubre de 2013 al 19 de noviembre, ambos inclusive).

Cuarto: Aprobar definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, en cuyo documento provisional se han incorporado las alegaciones y sugerencias ACEPTADAS, en los términos expresados en el acuerdo primero de la presente Propuesta, resultado de cuyo proceso es el documento definitivo que se acompaña al expediente.

Quinto: Hacer constar el compromiso de este Ayuntamiento de llevar a cabo las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante, siempre y cuando sea técnica y económicamente viables.

Sexto: Publicar en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante edicto relativo a la aprobación definitiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, comunicar a al Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE-Energía) de la Consellería de Economía, Industria, turismo y Empleo y notificar, en la parte que le corresponda, a las personas y colectivos reclamantes.

Séptimo: Dar cuenta del presente acuerdo al Pleno del Ayuntamiento, en la primera sesión ordinaria que celebre."

El Pleno queda enterado.

II-2. MOCIONES

Grupo Socialista

II-2.1. MOCIÓN DEL GS PARA ACORDAR LA INICIACIÓN DE LOS TRÁMITES AL OBJETO DE ELABORAR LA NORMATIVA MUNICIPAL ESPECÍFICA ADECUADA PARA LA PLANIFICACIÓN, CONTROL Y PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES MUNICIPALES.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"El último informe de fiscalización sobre el control interno del Ayuntamiento de Alicante realizado por la Sindicatura de Comptes de la

Generalitat Valenciana, sobre el ejercicio 2011, puso de manifiesto la deficiente gestión de las inversiones por parte del Gobierno Municipal.

La opacidad en materia de inversiones ha sido la tónica de actuación a lo largo de los años de gobierno del Partido Popular, sin que se haya realizado nunca un correcto control financiero de las mismas. Así el informe de la Sindicatura destaca como deficiencias:

La ausencia de normativa interna que defina las competencias para aprobar inversiones.

La ausencia de su planificación, sin estimación del coste de mantenimiento ni su financiación posterior.

La ausencia de un plan de inversiones.

La ausencia de informes técnicos en los supuestos de retrasos en la ejecución de las inversiones.

La no tramitación de los correspondientes expedientes administrativos para la realización de las inversiones en los correspondientes ejercicios.

En aras a establecer un correcto funcionamiento de la administración local se hace necesario que el Ayuntamiento disponga de un instrumento normativo que defina las políticas en materia de inversión, estableciendo un marco de control adecuado, que permita llevar un eficiente control y seguimiento del ejercicio presupuestario.

Es por ello por lo que el Grupo Municipal Socialista propone al Pleno, en función de la competencia que se le reconoce en el artículo 123.1.d) de la Ley 7/1985 de Bases de Régimen Local, la adopción de los siguientes: ACUERDOS

ÚNICO.- Iniciar los trámites para la elaboración de la normativa municipal específica adecuada para la planificación, control y programación de las inversiones municipales".

DEBATE:

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, fundamenta su Moción en la necesidad de una normativa específica de control que regule las inversiones del Ayuntamiento para evitar la ausencia de planificación y de informes técnicos sobre la ejecución de las inversiones en los correspondientes ejercicios presupuestarios, materia que según se refleja en el último informe del Síndic de

Comptes constituye una debilidad relevante, a subsanar, más si cabe en el momento de crisis actual y de escasez de dinero para inversiones, denunciando la falta de control y la opacidad que rodea a la gestión de esta materia en el Ayuntamiento.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, coincide en considerar necesario un protocolo de funcionamiento para que la gestión de las inversiones municipales sea más eficaz y eficiente, lo que exige mayor control y planificación de las mismas, sin perjuicio de que en la actualidad las inversiones del equipo de gobierno son casi nulas.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, anuncia que van votar a favor porque no hay una planificación seria de las inversiones y además se reduce a la mínima expresión, mientras a los bancos se destinan 34 millones de euros y a las grandes contratas del área de Atención Urbana adjudicadas a amigos más de 45 millones de euros, criticando que las inversiones efectuadas en la ciudad en años anteriores han sido sufragadas por el Administración Central básicamente y una vez terminadas están en desuso, refiriendo el caso de la piscina de la Vía Parque que está sin abrir, atribuyéndolo a que quizá el equipo de gobierno no haya encontrado una empresa afín que vea negocio en su gestión, denunciando, a su vez, que la inversión más cuantiosa de 2014 seguirá siendo la obra que ya dura muchísimos años correspondiente al Parque de Bomberos, en cuya ejecución interviene una empresa vinculada al Sr. Ortiz.

D. Juan Seva, Concejal delegado de Hacienda, expresa que no van a apoyar esta iniciativa porque la ven innecesaria pues el control ya se realiza desde la Concejalía de Hacienda, aparte de considerar que en el Ayuntamiento funciona mejor un modelo desconcentrado en las Concejalías que siguen las pautas uniformes de presupuestación-fiscalización-dirección facultativa y certificación, sistema que ha funcionado perfectamente incluso cuando en años anteriores se han gestionado inversiones por valor de 50 millones de euros en uno o en dos años.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, insiste en que hay que reforzar los medios de control para evitar la descoordinación en la ejecución de distintas obras en la ciudad y por eso van a apoyar la moción.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, califica de auténtico desastre la planificación de las inversiones del equipo de gobierno y el seguimiento de lo que hay que hacer con las mismas, por lo que van a apoyar la

Moción del Grupo Socialista, pues considera necesario que se establezcan criterios claros que especifiquen la línea a seguir en materia de inversiones, proponiendo, como ejemplo, que es necesario establecer un plan de rehabilitación de edificios municipales sin uso que se podrían destinar a ubicar a las dependencias municipales por las que actualmente se pagan alquileres, cuando lo procedente es rentabilizar las dotaciones del propio Ayuntamiento.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, manifiesta su contrariedad porque el Concejal de Hacienda siga sin asumir las recomendaciones de la Sindicatura de Cuentas para solucionar las debilidades señaladas como relevantes en la gestión del ayuntamiento por la falta de control que se da con independencia de que el modelo de gestión sea concentrado o desconcentrado.

D. Juan Seva, Concejal de Hacienda, expresa que hay recomendaciones del Sindic que son atendibles y otras como ésta que no son utilizables porque el modelo actual que siguen según los técnicos es un modelo que funciona bien a la hora de la planificación, a la hora de la presupuestación, en el momento de la fiscalización, a la hora del control, de la coordinación y a la hora de la ejecución, y ahí ya la inversión ha finalizado y se pasa a otra situación, por lo que si las cosas se hacen bien, insiste en que no van a apoyar otro modelo.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Moción a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 17 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD)..

II-2.2. MOCIÓN DEL GEU A LA QUE SE ADHIERE EL GS PARA QUE EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE SE SUME A LOS ACTOS PROGRAMADOS DURANTE 2014 POR LA COMISIÓN CÍVICA PARA LA RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA HISTÓRICA AL OBJETO DE CONMEMORAR EL 75 ANIVERSARIO DE LA TRAGEDIA QUE SUPUSO EL FINAL DE LA GUERRA CIVIL Y DE LA II REPÚBLICA EN LA CIUDAD DE ALICANTE.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"En julio de 1936 el golpe de estado de los militares traidores al gobierno legítimo de la II República tropezó con una gran resistencia popular, dando origen a una larga guerra civil que tuvo un componente internacional evidente. Las potencias fascistas (Alemania e Italia) desde el primer momento aportaron a los sublevados grandes cantidades de material y numerosos combatientes. A ello se unió la vergonzosa actitud de las democracias occidentales, que optaron por la No Intervención, que ponía al mismo nivel a un gobierno legítimo y a unos militares sublevados contra él. Ambas cosas hicieron imposible, tras casi tres años de encarnizados combates, la legítima resistencia del pueblo español.

Tras la batalla del Ebro y el Pacto de Munich, en el que se consagró la política inhibitoria de los países democráticos ante los avances del fascismo y del nazismo, el gobierno republicano trató de conseguir una mediación internacional que permitiese una paz honrosa. A finales de febrero de 1939, la caída de Cataluña, la dimisión de Azaña, la huída de la flota republicana desde Cartagena y la creación del Consejo Nacional de Defensa en Madrid precipitaron los acontecimientos y dejaron a la España republicana inerme ante sus enemigos.

Los puertos del Mediterráneo y en especial el de Alicante se convirtieron en la última esperanza de salvación para los republicanos. A lo largo del mes de marzo de 1939 fueron saliendo del puerto alicantino varios barcos - el "Winipeg", el "Marionga", el "Ronwyn" y el "African Trader"- con centenares de pasajeros. Pero a partir del 27 de ese mes comenzaron a afluir a Alicante miles y miles de republicanos: las calles de la ciudad estaban llenas de vehículos de todo tipo y por ella deambulaban soldados, mujeres y niños que se dirigían al puerto y que en muchos casos, se cruzaban ya con los falangistas y miembros de la quinta columna que comenzaban a ocupar los centros de poder. Se concentraron así en el puerto entre quince y veinte mil personas, de las cuales más de tres mil pudieron embarcar, en la noche del 28 de marzo, en el Stanbrook, un barco que había hecho varios viajes para ayudar a la República y que fue fletado por la Federación Provincial Socialista alicantina, gracias a las gestiones de Rodolfo Llopis.

"El barco iba lleno hasta el palo mayor. En todos los lugares había alguien; en las bodegas, en el puente y sobre el techo de las cocinas y las máquinas; la línea de flotación estaba sumergida". Su capitán, Archibald Dickson, consiguió salir del puerto y nada más dejar atrás la bocana, un avión fascista arrojó dos bombas que por fortuna no hicieron blanco. El Stanbrook tuvo que navegar en zig-zag, por una ruta irregular, para evitar nuevos ataques.

Horas después, partía el Maritime, que tenía un tonelaje superior, pero cuyo capitán apenas admitió a treinta y dos pasajeros, mientras quedaba en el

muelle una multitud desesperada que iba engrosando minuto a minuto. El Stanbrook arribó a Orán, el puerto del norte de África más cercano y la ciudad con la que Alicante tenía fuertes lazos de amistad, pues allí residían muchas familias alicantinas que habían emigrado en busca de una mejor situación económica, y permaneció aislado, en cuarentena, separado de tierra firme por alambradas y tropas coloniales.

Las mujeres, los niños - más de cien menores de diez años iban en el barco -, los enfermos y ancianos fueron desembarcados en los primeros días, pero la mayoría de los refugiados tuvieron que esperar casi un mes para poder bajar a tierra, siendo instalados en varios campos de concentración, y no sin que antes se abonasen los gastos de alimentación y estancia en el puerto. Pese a la solidaridad de la colonia española y de muchos compañeros franceses de izquierdas, las condiciones higiénicas eran terribles y al final se declaró una epidemia de tifus que obligó a las autoridades francesas a desalojar el barco. Meses después, en noviembre, el Stanbrook fue torpedeado por un submarino alemán en la segunda guerra mundial, que de hecho continuaba la guerra iniciada en España contra el nazismo y el fascismo. Cuando llegó la noticia a los campos de concentración norteafricanos los republicanos españoles guardaron un minuto de silencio en su recuerdo.

Volviendo al puerto de Alicante, tras la partida del Stanbrook y del Maritime, todavía quedaron una multitud de republicanos en espera de la llegada de los prometidos barcos. Se intentó, por mediación de los cónsules de Argentina y Cuba y los miembros de una Delegación Internacional, establecer una zona neutra, hasta tanto se negociaba la salida de los allí refugiados. Todo fue inútil. La entrada en la ciudad de las tropas mercenarias italianas del General Gambaro que constituían la División Littorio, en la tarde del día 30 de marzo, hizo imposible cualquier tipo de resistencia y en el mar no aparecieron los esperados barcos sino que fue, de repente, una muralla infranqueable.

Cundió la desesperación entre los atrapados en el puerto y se produjeron algunos suicidios. Poco a poco, y hasta la mañana del día primero de abril de 1939, se fue desalojando el último territorio leal a la República, y los últimos hombres y mujeres que resistieron la sublevación fascista, ya cautivos, fueron llevados a un campo de almendros, situado entre la Goteta y Vistahermosa, siendo - según varios testimonios - ayudados por la población civil en esta triste marcha. Otros fueron encerrados en los castillos de Santa Bárbara y San Fernando, en la Plaza de Toros, en algunos cines, en la Escuela de Ciegos y en el propio Reformatorio de Adultos.

En el Campo de los Almendros los prisioneros republicanos estuvieron en unas condiciones penosísimas, sin comida y casi sin agua, durante cinco o seis días hasta que fueron trasladados a diversas cárceles y, en especial, hacinados en vagones de trenes de mercancías, al campo de concentración de Albaterra. Algunos consiguieron escapar del Campo de los Almendros, pero toda España era ya una inmensa cárcel. Se iniciaba así un largo camino de sufrimientos y cautividad en el que miles y miles de personas fueron calumniadas, vejadas, encarceladas y ejecutadas tras unos juicios sumarísimos que hoy no se quieren revisar. Y hubieron de sobrevivir en condiciones penosísimas, tanto en el exilio, como en los campos de concentración, en las cárceles superpobladas o realizando trabajos forzados para la construcción de monumentos, pantanos, carreteras, y como todos los vencidos, tuvieron que seguir ocultando durante muchísimos años sus ideas.

Porque el final de la guerra no supuso la paz, sino la victoria, y así se hacía constar en los documentos oficiales. No hubo, como pedía el presidente Manuel Azaña en su discurso de julio de 1938 en Barcelona, ni paz, ni piedad ni perdón para los vencidos, que fueron perseguidos sin descanso y a los que incluso se quiso eliminar de la propia historia española, calificándolos como la anti-España. A personas como Antonio Machado, Rafael Altamira, Pau Casals, Pablo Picasso, Max Aub, León Felipe, Miguel Hernández, Eliseo Gómez Serrano, Manuel Azaña y a miles y miles de “trabajadores de todas clases”, como decía en su artículo primero la Constitución republicana de 1931, a aquellos que precisamente habían intentado, cada uno desde su responsabilidad, llevar a la práctica valores tan importantes como la libertad y la democracia, la igualdad entre hombres y mujeres, la laicidad, la extensión universal de la enseñanza entendida como servicio público, la paz y el respeto a los Derechos Humanos, los derechos sociales, la supremacía del poder civil y el impulso a las virtudes cívicas.

El próximo año, 2014, se van a cumplir 75 años de estos trágicos sucesos y con este motivo la Comisión Cívica de Alicante para la Recuperación de la Memoria Histórica cree necesario y adecuado que la ciudad de Alicante, las instituciones y los ciudadanos en general se involucren en los actos de conmemoración de esta efeméride y que se den a conocer estos “lugares de la memoria” de los últimos momentos de la Segunda República en nuestra ciudad. Para ello ha propuesto la erección de un monumento en el puerto de Alicante, consistente en una escultura de Eusebio Sempere, en homenaje a los miles de republicanos que a finales de marzo de 1939 tuvieron que marchar al exilio, del que muchos no regresaron, y la instalación de un “Memorial del Campo de los Almendros”, en recuerdo y homenaje de los miles de republicanos que no pudieron salir de Alicante y que fueron recluidos, en su

mayoría, en este lugar, aunque otros lo fueron en otras dependencias de la ciudad, y que después sufrirían la dura represión franquista.

Se intenta de este modo reparar una antigua injusticia, combatir el olvido, saldar en definitiva una deuda moral que la democracia española salida de la transición sigue teniendo con quienes, en tiempos difíciles, defendieron una España tolerante, pacífica, culta y solidaria. En las actividades que, sin duda, conmemorarán el final de la guerra civil, Alicante debe ocupar un lugar central, pues aquí se desarrollaron las últimas escenas de la tragedia y su puerto fue el escenario de los últimos momentos de la legalidad republicana, violada y transgredida por quienes, desde dentro y fuera de nuestro país, no podían admitir un resultado electoral que fuese en contra de sus intereses. Además, la guerra civil fue el prologo de la lucha contra el fascismo y el preludio, en definitiva, de la segunda guerra mundial.

Debe ser ésta una ocasión para, de una vez por todas, recordar y reparar a quienes mantuvieron con enorme dignidad esa idea de España que trató de llevar a la práctica la II República.

Por todo ello se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - El Ayuntamiento de Alicante se suma a los actos programados durante 2014 por la Comisión Cívica de Alicante para la Recuperación de la Memoria Histórica para conmemorar el 75 aniversario de la tragedia que supuso el final de la guerra civil y de la II República en la ciudad de Alicante, en su Puerto y en el Campo de los Almendros.

SEGUNDO - El Ayuntamiento de Alicante declara el año 2014 “Año de la Memoria” y a Alicante “Ciudad de la Memoria”, comprometiéndose a acelerar las gestiones y a participar activamente en:

1. La erección de un monumento en el Puerto de Alicante, consistente en una escultura de Eusebio Sempere, en homenaje a los miles de republicanos que a finales de marzo de 1939 tuvieron que marchar al exilio, del que muchos no regresaron.

2. La instalación de un “Memorial del Campo de los Almendros”, en recuerdo y homenaje a los miles de republicanos que no pudieron salir de Alicante y que fueron recluidos, en su mayoría, en este lugar, aunque otros lo fueron en otras dependencias de la ciudad, y que después sufrirían la dura

represión franquista.

3. La señalización de las fosas comunes del cementerio de Alicante en las que descansan los restos de la mayoría de los republicanos fusilados por la dictadura franquista.

4. La culminación durante el primer semestre del año 2014 de los trabajos del grupo de trabajo de calles para que, en aplicación de la Ley de Memoria Histórica, sea eliminado del callejero de la ciudad cualquier rastro del régimen franquista o de quienes protagonizaron la dictadura franquista, evitando la permanencia en ellas de los nombres de personas que se distinguieron por su apoyo a las ideas totalitarias fascistas y por su odio a la democracia.

5. Recuperar y señalar adecuadamente y con rigor histórico aquellos lugares que recuerdan la tragedia de la guerra, como los refugios antiaéreos, y la memoria de los republicanos víctimas del franquismo."

DEBATE:

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, resalta que el año que viene se va a celebrar el fin de la guerra civil en todo el Estado, considerando por tanto que Alicante no debe quedar fuera sin jugar el papel que merece en estas celebraciones dado que fue la última ciudad que cayó luchando por el mantenimiento del legítimo gobierno republicano. Refiere que en toda Europa se celebra y conmemoran a sus héroes antifascistas que contribuyeron a reconquistar la democracia. Así pues, considera que el Ayuntamiento debe reclamar el papel que le corresponde en la conmemoración de un hecho tan importante, por lo que apela a trabajar para que en Alicante haya actos importantes con repercusión internacional que seguro van a suponer una potenciación cultural, turística y por ende económica para Alicante además de saldar una deuda con la memoria histórica. Considera que esta Corporación municipal, tras años de reivindicaciones de la Comisión Cívica para la recuperación de la Memoria Histórica, es la que más pasos está dando con esta finalidad, citando la nueva denominación de la plaza del mercado como Plaza 25 de Mayo para testimoniar el bombardeo sanguinario contra la población civil llevado a cabo por la aviación fascista italiana, el monumento en el puerto para reconocer la valentía de la tripulación del Stanbrook fletado por la federación provincial socialista de Alicante para salvar a la gente que huía de la masacre, así como la recuperación como patrimonio histórico de refugios antiaéreos de la

guerra civil, por lo que consideran que se debe de aprovechar la efemérides para culminar la recuperación de los testimonios de los últimos momentos de la II República en la ciudad de Alicante, proponiendo la erección de un monumento en el puerto de Alicante, consistente en una escultura de Eusebio Sempere en homenaje a los miles de republicanos que a finales de marzo de 1939 tuvieron que marchar al exilio, del que muchos no regresaron y la instalación de un “Memorial del Campo de los Almendros” en recuerdo y homenaje a miles de republicanos que no pudieron salir de Alicante y que fueron recluidos, en su mayoría, en este lugar, un campo de concentración en la Goteta, y que después sufrirían la dura represión franquista, la señalización de las fosa comunes en el cementerio de Alicante en las que descansan los restos de la mayoría de republicanos fusilados por la dictadura y la culminación de los trabajos del Grupo de Calles para que, en aplicación de la Ley de Memoria Histórica, sea eliminado del callejero de la ciudad cualquier resto del régimen franquista o de quienes protagonizaron la dictadura franquista. Concluye diciendo que no se trata de reabrir heridas desde el rencor sino de recuperar la memoria para que no se vuelvan a repetir las páginas más negras de nuestra historia.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, felicita al redactor de la Moción porque ha construido un magnífico relato. Apela a que nos sintamos orgullosos de nuestros antepasados que lucharon contra el fascismo hasta el final. Trae a colación que no se puede tolerar los apoyos a os que odian a la democracia, sin exclusiones, siendo un buen momento para recuperar con orgullo que Alicante fue la última ciudad libre antes de la Dictadura. Concluye diciendo que su grupo siempre ha sido partidario de celebrar los acontecimientos históricos importantes para la ciudad, recordando que junto con Cádiz fue la única ciudad de provincias no tomada por las tropas francesas napoleónicas.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, manifiesta que su grupo está de acuerdo, desde el principio hasta el final, con la Moción y con lo manifestado por los portavoces que le han precedido en el uso de la palabra. Dice que Alicante fue el último reducto del gobierno constitucional y legal de la II República y la ciudad está en deuda con todas aquellas personas que resistieron hasta el final y sufrieron a continuación la represión de la dictadura franquista. Considera que todos nos tenemos que sentir orgullosos del Memorial de la plaza 25 de Mayo, por lo que procede que se prosiga con los trabajos del Grupo de Calles para eliminar los nombres relacionados con el fascismo y terminar los dos memoriales que quedan pendientes, el del Puerto y el del

Campo de los Almendros. Por último, trae a colación en relación con esta efemérides la historia de Amado Granell Meser, que pudo embarcar en el Stanbrook, y luchó contra el nazismo, siendo el primer Oficial del ejército aliado que entró en París el 24 de agosto de 1944 reduciendo al Alto Mando del ejército nazi que estaba en el hotel Ritz y el 26 de agosto abrió el primer desfile de la victoria de las tropas francesas en los Campos Elíseos, con dos banderas, la de la Resistencia francesa y la de la Segunda República española.

D. Adrián Santos, en representación del Grupo Popular, propone que una vez hechas las modificaciones en la composición del Grupo de Calles, propone que se retire la Moción, porque a pesar de estar de acuerdo en el fondo, en la forma considera que se debe elaborar un texto consensuado y traerlo al Pleno firmado por todos los grupos.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, añade a lo manifestado anteriormente que constituye una oportunidad importante para difundir más la ciudad de Alicante, poniendo en valor nuestra historia lo que a su vez tiene potencial turístico, y, principalmente, supone saldar una deuda histórica con los soldados y ciudadanos republicanos que resistieron hasta el final defendiendo la democracia, apelando a que todos los grupos trabajen desde la unidad con esta finalidad.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, manifiesta que no entiende por qué no puede haber un mandato del Pleno en los términos en que todos están de acuerdo sin perjuicio de los trabajos que debe determinar el Grupo de Trabajo de Calles y de la Memoria Histórica, recordando que estamos en diciembre de 2013.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, dice que hay que separar los trabajos del Grupo de Calles de la aprobación de esta Moción para poder impulsar los trabajos conmemorativos del año 2014, que no se pueden posponer.

D. Adrián Santos, en representación de Grupo Popular, propone que se retire la Moción, que se reúna el Grupo de Calles después de navidades y que se consensúe una Moción conjunta.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, pide un receso para poder consultar a los miembros de la Comisión Cívica para la Recuperación de la Memoria Histórica su opinión, concediéndose por la **Presidencia** un minuto para ello, suspendiéndose, en consecuencia, la sesión, que se reanuda

transcurrido dicho lapso temporal, interviniendo de nuevo el **Sr. Simón** para manifestar que no retira la Moción porque, valorando la petición de consenso por el Grupo Popular, no ven impedimento alguno para que el Pleno la vote hoy.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Moción a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 17 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD).

Grupo Esquerra Unida

II-2.3. MOCIÓN DEL GEU POR LA QUE SE INSTA A LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN NO PERMANENTE DEL PLENO PARA IMPULSAR Y PARTICIPAR EN LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE INTERVENCIÓN SOCIAL EN ZONAS DE GRAVE PELIGRO DE EXCLUSIÓN SOCIAL DE LA CIUDAD DE ALICANTE Y REALIZAR EL SEGUIMIENTO DEL MISMO UNA VEZ APROBADO.

A esta Moción se ha adherido el Grupo Socialista a través de escrito firmado por su Portavoz, de fecha 18 de diciembre, con nº de entrada en el Registro del Pleno 000642.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"La Plataforma contra la Pobreza, la Exclusión y la Desigualdad Social en Alicante, a la que se adhieren los sindicatos CCOO y UGT, la Plataforma de Iniciativas Ciudadanas y los colectivos Alicante Accesible, Arquitectos Sin Fronteras, Colectivo Intercultural, Proyecto Lázaro, Comunidades Cristianas Populares, Comité de Solidaridad con Perú Pacha Mama, Hermandad Obrera de Acción Católica, Diversitat, Entrepobles, A VV La Voz y el Frente Cívico, ha hecho pública su solicitud para que el Ayuntamiento de Alicante elabore un plan de intervención social en la zona del cementerio. Una solicitud apoyada en el siguiente escrito, que reproducimos a continuación:

"La ciudad de Alicante no es solo la fachada marítima, no es solo el centro. No todo en Alicante es turismo y grandes comercios. En los barrios, en

la periferia de la ciudad existe otro Alicante, donde viven muchas personas en situaciones precarias, que no tiene la misma suerte en los presupuestos municipales, ni el mismo interés de quienes nos gobiernan. Entre otros barrios de la periferia, seguramente lo más abandonado de Alicante es la zona del cementerio, lo que en los mapas viene como Llano del Espartal, a ambos lados de la calle Vial de los Cipreses, donde viven más de 100 familias en una situación casi de abandono social.

Una zona de la ciudad que solo vemos cuando tenemos que ir a un entierro. Un barrio del que el Ayuntamiento solo se acuerda una vez al año, en los días de los difuntos, para disimular un poco el escaparate tan desagradable que salta a la vista cuando pasamos por estas calles que también son Alicante y hace lo posible para que lo que hay allí, “no se vea”. Tratan de disimular, en alguna medida, el abandono que tiene esta zona. Una zona de Alicante sin las mínimas condiciones de habitabilidad, sin planificación urbana, con pocos servicios municipales, sin servicios sociales, sanitarios, educativos, de empleo o de vivienda. Servicios que el Ayuntamiento y la Conselleria tienen obligación de prestar a todos los ciudadanos, también los del cementerio. Como dicen las personas que allí viven: “aquí no viene nadie”.

Por eso, estos días con ocasión de la visita al cementerio hemos pedido que también “echen un vistazo a las personas vivas”. Algo que nuestro Ayuntamiento no quiere ver, no quiere que se vea. Le viene cómodo que quede allá lejos, que no se vea ni desde la carretera, un gueto que no sale en la foto de “Alicante guapa, guapa, guapa”. Alicante oculta y ocultada. Lejos de todo, lejos también de los derechos humanos.

La crisis, los recortes sociales y el olvido de las administraciones han incrementado la precariedad de esta zona “ignorada”, deteriorando más las condiciones de vida y aumentado la desconexión física y social, del resto de la ciudad. Este escrito quiere ser un grito de denuncia, un grito de humanidad. Porque la gente tiene derecho a vivir mejor, a tener acceso a los recursos, a poder satisfacer sus necesidades básicas, a ser ciudadanía. Con todos los derechos y todos los deberes.

Hace falta un plan de intervención social adecuado, que de respuesta a las necesidades de esta población, que articule los esfuerzos por la integración y la promoción de esta personas, que sea preventivo en educación y en salud, que posibilite que todas estas personas vivan con mayor dignidad y puedan aspirar a un futuro mejor. Hace falta un gran esfuerzo por parte de la administración, diseñar un plan coherente, inclusivo, que cuente con los recursos humanos y económicos necesarios, desde la planificación urbanística de la que carece la zona hasta tener unos servicios más cercanos. Harán falta medios y presupuestos, ahora tan escasos, pero sobre todo hace falta voluntad

política, decisión clara y firme.

Es lo que pedimos como Plataforma contra la Pobreza, la Exclusión y la Desigualdad Social de Alicante, coincidiendo con muchos otros colectivos que trabajan por la inclusión social en la ciudad. Es un grito un tanto desesperado: les pedimos que sean algo sensibles a la marginación en que viven estas personas, pequeñas y mayores, que carecen de medios suficientes para organizar su vida mejor y que la situación de crisis está empujando a una pobreza severa, y a una mayor exclusión... Y afirmamos con claridad que es el Ayuntamiento el que debe tomar la iniciativa. Cuanto antes, porque ya es tarde. ¡Es urgente actuar!

La ciudad de Alicante merece tener respeto a los derechos humanos, también en la periferia, y cualquier día del año. Merecemos una sociedad mejor, sin estos rincones, sin estas vergüenzas. Aquí, en Alicante, hace falta un plan municipal por la inclusión social que erradique la pobreza, que genere oportunidades e igualdad. Personas a título individual y colectivos sociales trabajaremos por este objetivo, seguiremos participando, con protestas y propuestas, siempre con solidaridad, porque las personas son lo primero.”

Por todo ello se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - Que el Ayuntamiento de Alicante constituya, al amparo de lo establecido en el artículo 162 del Reglamento Orgánico del Pleno, una comisión no permanente de pleno con el fin de impulsar y participar en la elaboración de un plan de intervención social en zonas con grave peligro de exclusión social de la ciudad de Alicante que establezca como prioridad actuar en la zona o barrio del cementerio, así como de realizar el seguimiento de la aplicación del plan una vez elaborado y aprobado.

La composición de dicha comisión será la siguiente: la presidirá la Alcaldesa, que podrá delegar dicha presidencia en uno de los miembros de la Comisión; será secretario el Secretario General del Pleno o funcionario en quien delegue; los grupos políticos municipales tendrán la siguiente presencia en la comisión: cinco concejales del Grupo Popular, dos concejales del Grupo Socialista, un concejal del grupo de Esquerra Unida y un concejal del grupo UPyD.

El periodo de tiempo durante el que la comisión desempeñará su trabajo será el transcurrido durante la elaboración del plan hasta su

aprobación, así como el periodo de vigencia del plan, transcurrido el cuál la comisión quedará disuelta.

Las actas de las sesiones de la comisión, así como las conclusiones de su trabajo, serán trasladadas para su aprobación al primer pleno municipal que se celebre tras aprobarse el plan. Una vez aprobado el plan, y durante el periodo de seguimiento de su aplicación, las actas de las sesiones de la comisión, así como las conclusiones de su trabajo, serán trasladadas para su aprobación de forma anual a un pleno municipal a celebrar antes de que finalice cada una de las anualidades de vigencia del plan.

Las sesiones de la comisión serán públicas y abiertas a la participación de todas las plataformas, sindicatos y colectivos que manifiesten su apoyo a los fines de la comisión".

DEBATE:

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, enfatiza que no hay nada más noble para un Ayuntamiento que combatir la pobreza en su ámbito, suscribiendo con esta Moción íntegramente lo manifestado por la representación de la Plataforma contra la Pobreza, la Exclusión y la Desigualdad social en Alicante, considerando que resulta más que evidente la necesidad de elaborar un plan de intervención social en zonas de grave peligro de exclusión social de la ciudad, debiendo establecerse como prioridad la actuación en la zona o barrio del Cementerio, para lo que se solicita la creación de una Comisión No Permanente del Pleno para la elaboración y la realización del seguimiento de la aplicación del plan.

D. Fernando Llopis. Portavoz del Grupo UPyD, expresa su apoyo a la Moción pues comparten la preocupación por la situación descrita.

D^a. M^a. José Adsuar, en representación del Grupo Socialista, agradece la presencia y el respaldo de las asociaciones que integran la Plataforma contra la Pobreza, la Exclusión y la Desigualdad Social, que son los que trabajan sobre la realidad descrita y que han elaborado un mapa de la pobreza, debiendo resaltarse que existen barrios con más de un 40 % de la población en situación de desempleo, siendo aún más grave la situación por los recortes sociales y la escalada de desahucios. Respecto al barrio del Cementerio dice que es un barrio periférico en el que la población vive en condiciones precarias y que parece olvidado por el Ayuntamiento. Propone, en consecuencia, la aprobación de un

Plan que se haga extensible a otros barrios de la zona norte en el que se diseñen todas las políticas necesarias para la inclusión social de estas personas que suponga una actuación transversal, con instrumentos y recursos, y participada con los colectivos que trabajan esta realidad. Apoyan la iniciativa y apelan al equipo de gobierno a que sea sensible pues parece que no quiera ver la realidad, pues se permite recortar aún más los presupuestos para acción social.

D. Antonio Ardid, Concejal de Acción Social, agradece la sensibilidad social mostrada, refiriéndose a continuación a que su Concejalía trabaja contra la exclusión social desde hace años y diariamente, con programas integrales para la zona norte, poniendo como ejemplo que han incorporado casi mil personas más al programa de teleasistencia, con un menor coste y un 25 % más de ayudas directas a las personas. Expresa su conformidad respecto al fondo de la Moción pero no lo está respecto a la forma pues considera que primero tienen que elaborar los técnicos de Acción Social, coordinados con los demás servicios municipales, el Plan Integral de inclusión social y a partir de ahí ver la mejor forma administrativa para ponerlo en marcha.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, no comparte el planteamiento del Concejal de Acción Social pues el funcionamiento de la Comisión no es incompatible con el trabajo de los técnicos, poniendo como ejemplo la Comisión de Desahucios.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, ve positivo que se elabore el borrador del Plan y que se apruebe y haga el seguimiento en la Comisión, por lo que no ve problema alguno en que se acuerde crear hoy la Comisión y que se constituya cuando esté terminado de elaborar el Plan Integral. Considera que lo importante es trasladar a la ciudadanía la voluntad decidida de todos los grupos políticos en luchar contra la exclusión social y la pobreza donde sea necesario.

D^a. M^a. José Adsuar, en representación del Grupo Socialista, recrimina al Concejal de Acción Social que siempre ponga excusas y pide que se apruebe la Moción porque es necesaria la acción cuanto antes para que no empeore más la situación, expresando que el equipo de gobierno no solo no quiere ver el problema sino que quiere que no se pueda ver.

D. Antonio Ardid, Concejal de Acción Social, informa que en la zona

del cementerio el servicio de Acción Social está trabajando ya individualizadamente con 179 personas, y concluye afirmando que ellos prefieren trabajar que crear comisiones que luego no se ponen en marcha como la de Igualdad respecto de la que siguen esperando que los grupos designen sus componentes, por lo que cuando tengan el Plan terminado lo presentarán.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Moción a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 17 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD).

II-2.4. MOCIÓN DEL GEU POR LA QUE SE INSTA A LA CREACIÓN DE UAN COMISIÓN NO PERMANENTE DEL PLENO PARA EL IMPULSO Y SEGUIMIENTO DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL COLEGIO PÚBLICO MANJÓN CERVANTES.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"Desde el desalojo urgente de la comunidad educativa en febrero de 2009 del inmueble que ocupaba el Colegio Público Manjón Cervantes en la calle Montero Ríos, este pleno municipal ha tratado en distintas ocasiones los retrasos en los trabajos de rehabilitación y adecuación de ese inmueble, que han supuesto la suma de años y cursos escolares en los que alumnos y sus familias, maestros y trabajadores del centro se han tenido que desplazar fuera del barrio de Carolinas para desarrollar su actividad educativa en unos barracones (aulas prefabricadas) situados en el barrio de Garbinet. Exilio que ha conllevado, no olvidemos, consecuencias económicas por la desaparición de pequeños comercios que existían en las inmediaciones del colegio y que con la ausencia del alumnado y sus familias perdieron su principal factor dinamizador.

El pasado 30 de abril de 2012, y tras la presión ejercida por la comunidad educativa, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Alicante aprobó el proyecto de adecuación y rehabilitación parcial (estructural) del colegio por una cantidad de 469.320 euros, IVA incluido, con un periodo de ejecución de seis meses y un informe favorable de supervisión del arquitecto municipal, preceptivo antes de iniciar el procedimiento de contratación, trasladándose el acuerdo a la Gerencia de Urbanismo. Sin embargo, esta

aprobación quedaba pendiente de la aportación económica comprometida por la Conselleria d'Educació, que ha demostrado en todos estos años su despreocupación por la situación que vive la comunidad educativa del CEIP Manjón Cervantes.

De esta manera se entiende que la Declaración Institucional presentada por el grupo municipal de EU al pleno celebrado el 28 de septiembre de 2012 se aprobara por unanimidad de todos los grupos políticos municipales. Una Declaración que instaba “a la Conselleria d'Educació de la Generalitat Valenciana a que, de acuerdo con el Ayuntamiento de Alicante, se ponga en marcha de forma inmediata la obra de adecuación-rehabilitación integral del edificio del Colegio Público Manjón Cervantes para que en el plazo de seis meses a partir de esta fecha esté ejecutada y acabada la obra, con el fin de que los alumnos y la comunidad escolar pueda trasladarse al colegio rehabilitado e iniciar en el mismo el tercer trimestre del presente curso académico 2012/2013”.

En diciembre de ese año 2012 la propia Consellera d'Educació, con motivo de unas Jornadas sobre Absentismo Escolar celebradas en Alicante, manifestó que, cuando los presupuestos estuvieran cerrados y aprobados “...se establecería un calendario de reparaciones y adecuaciones más urgentes de los centros de Alicante y provincia”, considerando que era el momento de acometer con urgencia y prioridad la rehabilitación del Colegio Público Manjón Cervantes de Alicante.

Pocos días después, la Asamblea del Distrito Número 2 de la ciudad de Alicante trató la situación en que se encontraba el Colegio Manjón Cervantes y aprobó por unanimidad una resolución para que “se realizaran las gestiones oportunas ante la Honorable Consellera de Educación para que a cargo del presupuesto de la Generalitat para el año 2013 y con carácter de urgencia y absoluta prioridad se destinara la partida para la rehabilitación del CP Manjón Cervantes y el establecimiento de un calendario de ejecución”. La Asamblea acordó trasladar la resolución, aprobada por unanimidad, a la Alcaldesa de Alicante y a la Consellera de Educación, comprometiéndose la concejala-presidenta a darle traslado y gestionar esta resolución.

Lamentablemente, la presión en forma tanto de Declaración Institucional del pleno del Ayuntamiento de Alicante aprobada el 28 de septiembre de 2012, como de resolución de la Asamblea del Distrito 2 de nuestra ciudad adoptada el 4 de diciembre de 2012, no sirvieron para que quien decía considerar prioritaria la rehabilitación del colegio Manjón Cervantes cumpliera con su compromiso,

además de con su obligación.

Nuevamente, y ante la inactividad de la Conselleria d'Educació, EU tomó la iniciativa y su grupo parlamentario defendió, el pasado 2 de julio, en la Comisió d'Educació y Cultura de les Corts Valencianes una Proposición no de Ley sobre la inmediata puesta en marcha de la obra de adecuación y rehabilitación integral del edificio del colegio público Manjón Cervantes de Alicante, que tras el debate con el resto de formaciones políticas, se aprobó por unanimidad instando "a la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes que, de acuerdo con el Ayuntamiento de Alicante ponga en marcha de forma inmediata la obra de adecuación y rehabilitación integral del edificio del Colegio Público Manjón-Cervantes de Alicante, para que tan rápidamente como sea posible, a partir de esta fecha, esté ejecutada y acabada la obra, con el fin de que los alumnos y la comunidad escolar puedan trasladarse al colegio rehabilitado e iniciar en él el próximo curso académico 2014-2015".

Desde entonces han pasado más cinco meses y la situación a día de hoy no ha variado sustancialmente. Se ha puesto en marcha el curso 2013/14 sin que se haya iniciado trámite alguno para poner en marcha el proyecto de rehabilitación del edificio del Colegio. Es ya el quinto curso escolar que la comunidad escolar desarrolla sus actividades académicas en las aulas prefabricadas. No podemos consentir por más tiempo la situación de parálisis de las obras de rehabilitación del colegio, que afecta negativamente a las condiciones de calidad educativa de los alumnos, la vida de las familias, el tejido social y el futuro de barrios tan importantes como El Pla y Carolinas.

Esta situación podría prolongarse aún más si la Conselleria no asume su responsabilidad y su aportación económica comprometida de 350.000 euros, que complementa la partida de 469.320 euros, aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Alicante. Nos encontramos pues en un escenario en el que se complica muchísimo el posible regreso de la comunidad educativa para el inicio del curso escolar 2014/15 en septiembre del próximo año, si no se actúa con celeridad.

A la vista del acuerdo unánime expresado por todos los grupos parlamentarios de las Cortes Valencianas y de la voluntad de la propia Conselleria y considerando que en el Ayuntamiento de Alicante existe el consenso y la voluntad suficientes para poner en marcha el proyecto de rehabilitación y adecuación del edificio del Colegio Público Manjón Cervantes de Alicante, se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - Que el Pleno del Ayuntamiento de Alicante constituya, al amparo de lo establecido en el artículo 162 del Reglamento Orgánico del

Pleno, y de manera urgente, una Comisión no permanente de impulso y seguimiento de las obras de rehabilitación del Colegio Público Manjón Cervantes, con el objetivo de acelerar el regreso de la comunidad escolar de este centro educativo a su inmueble histórico situado en la calle Montero Ríos de Alicante y poder desarrollar su actividad en él a comienzos del próximo curso escolar 2014/15.

SEGUNDO - La composición de dicha comisión será la siguiente: la presidirá la Alcaldesa, que podrá delegar dicha presidencia en uno de los miembros de la Comisión; actuará de secretario el Secretario General del Pleno o funcionario en quien delegue; los grupos políticos municipales tendrán la siguiente presencia en la comisión: cinco concejales del Grupo Popular, dos concejales del Grupo Socialista, un concejal del grupo de Esquerra Unida y un concejal del grupo UPyD.

TERCERO - La Comisión invitará a sus sesiones, que podrán ser públicas, a representantes de la Conselleria d'Educació como institución afectada e interesada en la coordinación de los trabajos de rehabilitación y adecuación del CEIP Manjón Cervantes de Alicante.

CUARTO - De igual manera, la Comisión, con el objetivo de favorecer la participación ciudadana y recopilar opiniones de los distintos colectivos afectados, podrá invitar a sus reuniones, o a puntos concretos de éstas, a representantes de la Junta Directiva o del claustro del colegio, a miembros del AMPA o padres y madres interesados en el objeto de esta comisión.

QUINTO - La Comisión desempeñará su trabajo hasta el regreso definitivo de la totalidad de la comunidad escolar del CEIP Manjón Cervantes a su emplazamiento originario en la calle Montero Ríos del barrio de Carolinas de la ciudad de Alicante. "

DEBATE:

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, manifiesta que la situación del colegio Manjón Cervantes es de sobra conocida, y después de cinco años del desalojo sigue siendo la misma, desarrollándose la actividad educativa en barracones, y a pesar del acuerdo de la Junta de Gobierno del 30 de abril de 2012, de la Declaración Institucional, que presentó el Grupo de EU y que apoyaron todos los grupos, y la Proposición no de Ley aprobada en las Cortes Valencianas, la Conselleria no transfiere la cantidad que le corresponde para que,

completando lo que tiene que aportar el Ayuntamiento, se puedan licitar las obras y permitir el regreso de la comunidad educativa para el inicio del curso escolar 2014/2015. Dado que la Concejalía Educación a pesar de su empeño y esfuerzo no tiene éxito en conseguir que el Consell cumpla sus compromisos con Alicante, manifiesta que es responsabilidad de la oposición unir fuerzas para exigir con contundencia a Valencia lo que nos corresponde, de ahí que pidan a constitución de la Comisión del Pleno para conseguir dicho objetivo.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, coincide con el planteamiento de la Moción, puntualizando que su grupo fue el primero que preguntó sobre esta cuestión en noviembre de 2011 y se les contestó que iban a completar el proyecto inicial de rehabilitación especificándoles hasta el presupuesto y las aportaciones de la Generalitat y del Ayuntamiento, y a día de hoy comprueban que no hay nada, por lo que anuncia su apoyo a la Moción.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, refiere que su grupo a través de enmiendas a los Presupuestos municipales viene exigiendo desde hace años la rehabilitación integral del Colegio Manjón Cervantes y también con las correspondientes enmiendas a los Presupuestos de la Generalitat, y la respuesta que han tenido dice que ha sido siempre la misma, obviar la resolución del problema, recordando que en el debate de los Presupuestos municipales para 2014 se les ha llegado a decir que se han presupuestado 1.000 euros a suplementar en una partida denominada “otras inversiones de reposición en infraestructuras y bienes de uso general”. Concluye manifestando que van a apoyar la Moción porque el problema ya no admite más demoras y requiere una solución inmediata.

D. Antonio Ardid, Concejal de Educación, sitúa a los padres como verdaderas protagonistas del asunto y recuerda que en 2011 antes de la licitación, los padres y la comunidad educativa le propusieron retirar ese proyecto inicial porque no contemplada todas sus necesidades, por lo que se propuso otro proyecto a la Conselleria, con la que se llegó al acuerdo de compartir el coste del mismo, pues se pasaba de 500.000 euros a casi un millón de euros y no era una mera reforma sino que se trataba de un asunto estructural, comentando que incluso ha habido que rehacer el proyecto dos veces por cuestiones planteadas por la Intervención de la Generalitat, y llegados al día de hoy puede anunciar que el Secretario Autonómico le ha garantizado la inclusión de la financiación correspondiente al Colegio Manjón Cervantes en los Presupuestos de la Generalitat para 2014. Concluye su intervención pidiendo a

los grupos que estando de acuerdo con el fondo de la Moción sería más práctico reconvertirla en una Declaración Institucional para exigir a la Conselleria de Educación que se inicien cuanto antes las obras de rehabilitación del Colegio Manjón Cervantes poniendo todos los medios económicos y administrativos necesarios.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, recuerda al Concejal de educación que la Conselleria ya le dio su palabra y no ha cumplido, por lo que pide en estos momentos un compromiso explícito del partido Popular del Ayuntamiento Alicante que es quien tiene la responsabilidad de gobernar en la ciudad, pues aprecia que se les está diciendo lo mismo que en el 2011 y en los presupuestos municipales tampoco ven el dinero.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, agradece las gestiones que ha realizado el Concejal de Educación aunque no haya tenido éxito, y propone que se cree la Comisión pero que sirva para, aprovechando la fuerza social que la misma concita, poder ir a Valencia y exigir lo que les corresponde, no pudiendo aceptar la propuesta que hoy se les plantea porque no aporta nada nuevo pues eso ya se ha hecho no valiéndoles que les diga el Concejal de Educación que no es su culpa le insta a que entre todos se consiga que este curso sea el último de las clases del Colegio Manjón en barracones.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, recrimina al Concejal de Educación que en tres años no se haya conseguido nada, recordando que su grupo ha enmendado los presupuestos municipales en los tres años y también el grupo socialista en las Cortes Valencianas, para que se llevara a efecto la rehabilitación del colegio. Concluye que en este Pleno el Concejal Ardid ha tenido que reconocer que no ha sabido o no ha podido resolver el asunto y lo que quieren ver es la dotación económica en ambos presupuestos.

D. Antonio Ardid, Concejal de Educación, rechaza la Comisión porque no es útil y les dice a los padres presentes en el salón de Plenos que el colegio se va a hacer y lo va a hacer el gobierno actual.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Moción a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 17

votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD).

II-2.5. MOCIÓN DEL GEU POR LA QUE SE INSTA A LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN A FIN DE ESCLARECER Y DEPURAR RESPONSABILIDADES POLÍTICAS Y MUNICIPALES DERIVADAS DE LAS DILIGENCIAS DE INVESTIGACIÓN DEL PRESUNTO AMAÑO DEL PLAN PARCIAL "LAS LAGUNAS DE RABASA" Y QUE SE INSTA A LA GENERALITAT VALENCIANA A SUSPENDER CAUTELARMENTE LA TRAMITACIÓN DE LA ACTUACIÓN TERRITORIAL ESTRATÉGICA PROMOVIDA POR LA MERCANTIL ALICANTE AVANZA.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"El presunto amaño del Plan Parcial "Las Lagunas de Rabassa" y sus vinculaciones con la ubicación de una gran superficie comercial ligada a la marca IKEA en el ámbito de dicho Plan Parcial ponen en entredicho y pueden deslegitimar el proceso de declaración de la Actuación Territorial Estratégica (ATE) promovida por la mercantil ALICANTE AVANZA (Grupo Urbanika), participada por el empresario Enrique Ortiz, para implantar una macrosuperficie comercial - que incluiría un establecimiento comercial de la firma IKEA - sobre terrenos de suelo no urbanizable de la ciudad de Alicante que se vincularon en su momento al Plan Parcial "Las Lagunas de Rabassa". La presunta comisión de varios delitos de prevaricación, tráfico de influencias y cohecho atribuibles de forma indiciaria a, entre otros, D^a Sonia Castedo, D. Luis Díaz Alperi, D. Enrique Ortiz Selfa, D. Enrique Sanus Tormo, y D^a Isabel Campos García, sitúan de nuevo al planeamiento de la ciudad bajo grave sospecha de corrupción.

Este grupo político, que siempre se ha posicionado en contra del despropósito urbanístico y ambiental que suponía el Plan Parcial "Las Lagunas de Rabassa", considera fundamental esclarecer y depurar las responsabilidades políticas y municipales derivadas del contenido de las conversaciones telefónicas y de los documentos incorporados al sumario de la pieza del caso Brugal que investiga el presunto amaño del Plan Parcial "Las Lagunas de Rabassa." En especial en relación a los sucesivos contratos firmados entre diversas sociedades participadas por Enrique Ortiz y la mercantil IKEA y las también sucesivas decisiones municipales que se fueron aprobando para facilitar la implantación de una gran superficie comercial que incluiría una

tienda de la multinacional sueca en terrenos del Plan Parcial “Las Lagunas de Rabassa”.

Todo ello de forma independiente a las presuntas responsabilidades penales en las que puedan incurrir las personas implicadas en la investigación judicial derivada de las diligencias previas 1468/2008 que se siguen ante el Juzgado de Instrucción nº 6 de Alicante y en las que este grupo político se encuentra personado como acusación popular.

Del mismo modo consideramos fundamental que se suspenda cautelarmente y de forma inmediata la tramitación de la ATE promovida por la mercantil ALICANTE AVANZA (Grupo Urbanika), participada por el empresario Enrique Ortiz, para implantar una macrosuperficie comercial - que incluiría un establecimiento comercial de la firma IKEA - sobre terrenos de suelo no urbanizable de la ciudad de Alicante que se vincularon en su momento al Plan Parcial “Las Lagunas de Rabassa”.

Los presuntos ilícitos penales investigados, en caso de confirmarse mediante sentencia judicial firme, conllevarían de forma automática la anulación de dicha ATE, por lo que la aplicación de un elemental criterio de cautela jurídica conllevaría la suspensión inmediata de la tramitación de la ATE mientras se desarrollan las actuales diligencias de investigación penal y el posible procedimiento penal que puedan originar. Por otra parte, la apertura de un procedimiento penal que afecte a un procedimiento administrativo en marcha suele conllevar la paralización de ese procedimiento administrativo mientras se desarrolla dicho procedimiento penal.

Por todo ello, se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - Que el Pleno del Ayuntamiento de Alicante constituya, al amparo de lo establecido en el artículo 162 del Reglamento Orgánico del Pleno, una Comisión municipal de investigación con el fin de esclarecer y depurar las responsabilidades políticas y municipales derivadas del contenido de las conversaciones telefónicas y de los documentos incorporados al sumario de la pieza separada del caso Brugal que investiga el presunto amaño del Plan Parcial “Las Lagunas de Rabassa”. La composición de dicha comisión será la siguiente: la presidirá uno de los miembros de la Comisión por delegación de la Alcaldesa; será secretario el Secretario General del Pleno o funcionario en quien delegue; los grupos políticos municipales tendrán la siguiente presencia en la comisión: cinco concejales del Grupo Popular, dos concejales del Grupo

Socialista, un concejal del grupo de Esquerra Unida y un concejal del grupo UPyD. El periodo de tiempo en que la Comisión desempeñará su trabajo será indefinido en tanto no finalice la labor encomendada. Las actas de las sesiones de la Comisión así como las conclusiones de su trabajo serán trasladadas para su aprobación al primer pleno municipal que se celebre tras finalizar la labor de la Comisión. Las sesiones de la Comisión serán públicas.

SEGUNDO - Que el Ayuntamiento de Alicante inste a la Generalitat Valenciana a suspender con carácter cautelar y de forma inmediata la tramitación de la Actuación Territorial Estratégica (ATE) promovida por la mercantil ALICANTE AVANZA (Grupo Urbanika), participada por el empresario Enrique Ortiz, para implantar una macrosuperficie comercial - que incluiría un establecimiento comercial de la firma IKEA - sobre terrenos de suelo no urbanizable de la ciudad de Alicante que se vincularon en su momento al Plan Parcial "Las Lagunas de Rabassa", mientras se desarrollan las diligencias previas de investigación penal 1468/2008 seguidas ante el Juzgado de Instrucción nº 6 de Alicante y, en su caso, el posterior procedimiento penal que puedan originar."

DEBATE:

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, dice que traen al Pleno dos acuerdos, uno para que se cree una comisión de investigación para determinar las responsabilidades políticas y municipales que haya que depurar derivadas de las conversaciones telefónicas y documentos incorporados ya al sumario de la pieza separada del caso Brugal que investiga el presunto amaño del Plan Parcial de las Lagunas de Rabasa, que tiene que ver con la forma en que el equipo de gobierno quiere que IKEA se instale en Alicante, pues enfatiza que es ilustrativo observar que existen contratos privados del Sr. Ortiz, a través de sus sociedades, con IKEA en los que se comprueba que antes de aprobarse el Plan Rabasa, en junio de 2008, ya pactaron vender una parcela por 67 millones de euros anticipando que habría que firmar un convenio con el Ayuntamiento y tramitar una modificación del Plan General y ambas cosas las ha conseguido la Sra. Alcadesa a través de los correspondientes acuerdos de Pleno, lo que demuestra que el urbanismo de la ciudad se desarrolla a golpe de contrato privado del Sr. Ortiz. Y, en consecuencia, considera que es necesario pedir a la Conselleria que suspenda cautelarmente la tramitación de la Actuación Territorial Estratégica, que actualmente tramita para posibilitar la instalación del macrocentro comercial de la firma IKEA sobre esos mismos terrenos clasificados como suelo no urbanizable, porque las diligencias judiciales en marcha pueden cuestionar la legitimidad de esta actuación.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, apoya la creación de la Comisión de Investigación, por una cuestión de transparencia, al igual que apoyaron la Comisión respecto a la operación urbanística del Rico Pérez, recordando que a ésta no se sumó el Grupo de EU, pero no apoyan la segunda parte, porque consideran que eso lo debería de acordar un juez, por lo que pide al proponente de la Moción que se voten por separado, a lo que este muestra su conformidad.

D^a. M^a. Dolores Fernández, en representación del Grupo Socialista, manifiesta que apoyan los dos apartados de la Moción, considerando que IKEA debe venir a la ciudad de Alicante pero no a cualquier precio, pues es la ciudad la que tiene que sacar rédito de esta implantación y no los que se benefician de exprimir nuestro territorio siempre con intereses ocultos. Apela a que haya transparencia para poder asegurar que detrás de esta operación no haya nada turbio. Recuerda que el partido Socialista ya hace cinco años que dijo que IKEA sí pero más macrocentros comerciales no y que unir IKEA al Plan Parcial de Rabasa era un error y los hechos en el tiempo les dan la razón. Añade que propusieron otras alternativas, otras ubicaciones y si se les hubiera hecho caso probablemente IKEA estaría funcionando ya en la ciudad y se hubieran creado puestos de trabajo. Dice que se ha desaprovechado una gran oportunidad, considerando lamentable que muchos empresarios lleguen a decir que las inversiones no llegan a Alicante por culpa de la corrupción, lo cual hace que sea más difícil salir de la crisis.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

A resultados del debate, se acuerda votar por separado los dos acuerdos de que consta la Moción siendo las siguientes:

Sometido a votación, el Primer Punto de los Acuerdos es **RECHAZADO**, por mayoría de 17 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPyD).

Sometido a votación, el Segundo Punto de los Acuerdos es **RECHAZADO** por mayoría de 18 votos en contra (GP, GUPyD), 9 votos a favor (GS y GEU).

Grupo Unión Progreso y Democracia

II-2.6. MOCIÓN DEL GUPYD PARA QUE EL AYUNTAMIENTO DECLARE A ALICANTE "CIUDAD COMPROMETIDA CON LA DEMOCRACIA Y LA LIBERTAD" Y SE ADOPTEN UNA SERIE DE MEDIDAS PARA EL DESARROLLO DE ESTA INICIATIVA.

Se da cuenta de la siguiente Moción:

"En 2014 se cumplirán 75 años del fin de la guerra civil y del fin de la democracia, que fue brutalmente sustituida por un régimen dictatorial que duraría casi 40 años. La ciudad de Alicante fue testigo de excepción del trágico suceso, pues fue en su puerto donde se vivieron los últimos instantes trágicos de la guerra.

Es triste recordar un instante que supuso el fin de la democracia en nuestro país, pero desde Unión Progreso y Democracia consideramos importante resaltar lo grave que puede ser ceder ante la barbarie. De hecho, Alicante ha sido un ejemplo de lucha por la democracia y por las libertades de los ciudadanos. Por ello consideramos necesario realizar un homenaje a todos aquellos que lucharon en Alicante hasta el final de la guerra civil, a todos aquellos que lucharon por conseguir que esa democracia volviese a nuestro país o reivindicaron con su vida el estatuto de autonomía de nuestra comunidad, y por todos aquellos que siguen luchando día a día para que sigamos disfrutando de la misma.

Independientemente de los actos que se puedan realizar en honor de todos los que mantuvieron hasta el final la llama de la democracia en Alicante en 1939, consideramos que desde el Ayuntamiento de Alicante debemos considerar este 2014 como un año de conmemoración de lo importante que es la democracia y lo desgraciados que podemos ser si ésta se pierde tal como se puede ver en los regímenes que carecen de ella.

Una forma de realizar este pequeño homenaje es el diseño de unas placas u otros elementos conmemorativos (diseño que puede ser objeto de concurso) que se colocarían en lugares que representarían estos momentos de compromiso de la ciudad de Alicante con la democracia y la libertad. Desde Unión Progreso y Democracia consideramos inicialmente como lugares a colocar estas placas o elementos conmemorativos:

El Puerto de Alicante donde estuvieron al final los republicanos ante la

llegada de las tropas fascistas a Alicante.

El punto de partida de la manifestación que se celebró en nuestra ciudad para reivindicar la democracia el 19 de julio de 1976. Fue la primera manifestación autorizada de la democracia y en su cabecera se podían distinguir personalidades muy unidas a los conceptos de democracia y Alicante.

En la plaza de Luceros donde Miguel Grau, joven alicantino, recibió un ladrillazo, que le provocó un traumatismo que desgraciadamente fue mortal, al intentar colocar un cartel solicitando el estatuto de autonomía para la comunidad valenciana,

En la plaza del Ayuntamiento por el gran entusiasmo que provocó la elección del primer alcalde democrático tras la dictadura

En el parque Miguel Ángel Blanco en conmemoración de todos los que han luchado contra el terrorismo fascista de ETA

Por ello, se propone al Pleno para su aprobación los siguientes ACUERDOS

PRIMERO: El Ayuntamiento de Alicante declara a Alicante "Ciudad comprometida con la Democracia y la Libertad"

SEGUNDO: El Ayuntamiento promoverá la instalación de placas u otros elementos conmemorativos en distintos lugares o hitos en favor de la democracia y libertad en Alicante cuyos lugares, entre otros, se citan en el desarrollo de la moción. "

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, reflexiona sobre que desgraciadamente los grandes hitos de la democracia en España parece que se asocian a su final y entiende que no tendría que ser así, de ahí que en la Moción lo enlace con los hitos de la recuperación de la democracia protagonizados en la ciudad de Alicante. Puntualiza que declarada Alicante como "ciudad

comprometida con la Democracia y la Libertad” se deberían resaltar con elementos conmemorativos los hitos relatados en la Moción, puntualizando que la propuesta es abierta para que se haga de manera acordada.

D. Manuel Marín, Portavoz Adjunto del Grupo Socialista, refiere que han sido muchos, entre ellos el Partido Socialista, los que han pedido durante mucho tiempo que en la Plaza de Luceros existiera un testimonio de homenaje de la ciudad a Miquel Grau, una de las víctimas de nuestra transición democrática, recordando que han participado en muchos actos de homenaje empezando por el multitudinario entierro que se hizo a pesar del control policial. Coincide en los hitos detallados en la Moción aunque ellos añadirían la Manifestación contra el golpe de Estado del 23-F, echando de menos que en la Moción no se incluya el Campo de los Almendros y el Castillo de Santa Bárbara, que también sirvió como centro de reclusión de los republicanos que no pudieron embarcar en el Puerto de Alicante. Manifiesta que su grupo va a apoyar la Moción pero con cautela, criticando que las placas en sí no son lo más importante a la vista de dónde se ha puesto la placa conmemorativa del Stanbrook, en una calle sin casas.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Moción a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 17 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD).

II-3. MOCIONES DE URGENCIA

No se presentaron.

II-4. RUEGOS Y PREGUNTAS

Ruegos

Grupo Unión Progreso y Democracia

II-4.1. RUEGO DEL GUPYD PARA QUE SE REALICE, DE CARA A LAS PRÓXIMAS EDICIONES DEPORTIVAS, UNA MAYOR

PROMOCIÓN, QUE SE DEFINA UN PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN ENTRE LAS DISTINTAS CONCEJALÍAS PARA LA TRANSMISIÓN ADECUADA DE LA INFORMACIÓN DE TODOS LOS EVENTOS Y QUE SE EMPLEE LA PÁGINA WEB DEL AYUNTAMIENTO Y DEL PATRONATO MUNICIPAL DE TURISMO. (D. FERNANDO LLOPIS PASCUAL)

Don **Fernando Llopis Pascual** Portavoz del Grupo Unión Progreso y Democracia, en escrito presentado el día 9 de diciembre de 2013, (Rº 000598), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, el siguiente RUEGO:

"Que el Ayuntamiento de Alicante, a la mayor brevedad posible realice las reparaciones y/o sustituciones del equipo de megafonía y audio de la sala de Plenos del Palacio Consistorial."

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD. Justifica su ruego en la necesidad de realizar una mayor promoción de los eventos deportivos, de forma coordinada entre las diferentes áreas del Ayuntamiento y con mayor antelación para que tengan más difusión y éxito, debiendo constituir tanto la página web municipal como la de turismo la principal plataforma de difusión de toda la actividad municipal. Resume su propósito en que no solo hay que tener un producto, sino que hay que saber venderlo.

D. Mariano Postigo, Concejal de Deportes, contesta que la coordinación existe como se comprueba en el propio folleto de la San Silvestre y aparte de difundirse a través de la página web del Ayuntamiento es más sencillo y directo su difusión y actualización constante a través de los perfiles en facebook, twitter y running de la propia Concejalía de Deportes y de la propia carrera en este caso, de la prensa deportiva y páginas web de atletismo y de running de toda España, de turismo, de juventud, del centro 14, etc.. Añade que incluso se remitió a todas las oficinas de turismo de la Comunidad Valenciana, en castellano y en valenciano, y con la antelación que le indican los técnicos como más óptima, porque no es conveniente publicitar determinados eventos con mucha antelación. Agradece el interés mostrado por el Sr. Llopis pero considera que la actuación de la Concejalía está siendo satisfactoria.

II-4.2. RUEGO DEL GUPYD PARA QUE SE REALICEN LAS REPARACIONES Y/O SUSTITUCIONES DEL EQUIPO DE MEGAFONÍA Y AUDIO DE LA SALA DE PLENOS DEL PALACIO CONSISTORIAL. (D. FERNANDO LLOPIS PASCUAL)

Don **Fernando Llopis Pascual** Portavoz del Grupo Unión Progreso y Democracia, en escrito presentado el día 9 de diciembre de 2013, (Rº 000599), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, el siguiente RUEGO:

"Que el Ayuntamiento de Alicante, a la mayor brevedad posible realice las reparaciones y/o sustituciones del equipo de megafonía y audio de la sala de Plenos del Palacio Consistorial."

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, comenta que de todos es conocido el deficiente funcionamiento del equipo de megafonía del salón de Plenos lo que entorpece el seguimiento por la ciudadanía de los debates del Pleno y transmite una penosa imagen, por lo que solicita que se de cumplimiento al ruego.

La **Alcaldesa-Presidenta** manifiesta que se acepta el ruego, informando que se cuenta con un presupuesto que rondará sobre los 18.000 o 20.000 euros para la instalación de un sistema nuevo de megafonía, pero que pedirán otros más para llevarlo a efecto cuanto antes.

Preguntas

Grupo Socialista

II-4.3. PREGUNTA DEL GS SOBRE SI EL EQUIPO DE GOBIERNO PIENSA ACOMETER ALGÚN TIPO DE ACCIÓN TENDENTE A GARANTIZAR UN DESAYUNO Y ALMUERZO DIARIO A LA POBLACIÓN INFANTIL EN RIESGO DE EXCLUSIÓN SOCIAL DE LOS CENTROS ESCOLARES DE LA ZONA NORTE (D. MIGUEL ULL LAITA).

Don **Miguel Ull Laita** Portavoz del Grupo Socialista, en escrito presentado el día 13 de diciembre de 2013, (Rº 000622), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, la siguiente PREGUNTA:

"¿Piensa acometer el equipo de gobierno algún tipo de acción tendente a garantizar un desayuno y almuerzo diario a la población infantil en riesgo de exclusión social de los centros escolares de la zona norte? "

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, recuerda que en el Pleno de abril de 2013 se les desestimó una Declaración Institucional para exigir al Govern de la Generalitat que garantizara una nutrición adecuada a la población infantil en riesgo de exclusión social en los períodos de no escolarización con argumentos poco convincentes, pues consideraba el Concejal de Acción Social que lo que proponía el Grupo Socialista le recordaba a la caridad, cuando no se debe confundir caridad con justicia social y la necesidad de la nutrición adecuada para el saludable desarrollo de las personas en la infancia, por lo que ante el deterioro de la situación insisten en querer saber qué es lo que el equipo de gobierno piensa hacer para actuar ante este problema apremiante sobre todo en la zona norte.

D. Antonio Ardid, Concejal de Acción Social contesta que no es que piensen hacer algo sino que lo están haciendo todos los días aportando mucho dinero para que estos niños no solo tengan un desayuno y un almuerzo sino que tengan también una merienda y una cena, cifrándolo en cerca de un millón setecientos mil euros previsto para que estos niños coman todos los días en casa con sus padres o con sus familiares, informando que en los centros escolares han detectado casos nuevos a los que se les asignará la beca completa de comedor y no solo en la zona norte.

II-4.4. PREGUNTA DEL GS SOBRE CUÁNDO ESTÁ PREVISTO QUE COMIENCEN LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DEL PLAN BAHÍA (D^a. M^a DOLORES FERNÁNDEZ MARTÍ).

Doña **María Dolores Fernández Martí** Concejala del Grupo Socialista, en escrito presentado el día 13 de diciembre de 2013, (R^o 000623), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, la siguiente PREGUNTA:

"¿Cuándo tienen previsto que den comienzo las obras de ejecución del Plan Bahía?"

D^a. M^a. Dolores Fernández, en representación del Grupo Socialista, añade al preámbulo de su pregunta que la Generalitat Valenciana no cumple sus compromisos con la ciudad de Alicante y les preocupa que haga caso omiso de las Declaraciones Institucionales aprobadas por es Ayuntamiento, siendo una lástima que todo el trabajo realizado durante años por los técnicos a través de los correspondientes proyectos y los Protocolos firmados por las tres Administraciones queden en nada, pues para el año 2014 no ven que la Conselleria de Infraestructuras haya presupuestado un solo euro.

D^a. Marta García-Romeu, Portavoz del Grupo Popular, contesta que el Plan Bahía afecta a un espacio muy amplio, de ahí que el presupuesto sea muy costoso y se esté abordando por fases, habiéndose acometido algunas actuaciones, añadiendo que otras están en fase de ejecución y que el Ayuntamiento está haciendo permanentemente el seguimiento, pues afirma que el proyecto no está parado, solo está ralentizado por la situación económica, y es la Conselleria la que tendría que dar fechas sobre su ejecución y finalización.

II-4.5. PREGUNTA DEL GS SOBRE QUÉ TIPO DE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL CONCEJAL DE ATENCIÓN URBANA PARA EVITAR QUE EL PRÓXIMO AÑO SE PRODUZCAN LOS HABITUALES DESFASES PRESUPUESTARIOS EN DICHA ÁREA (D. GABRIEL MORENO ROMERO DE ÁVILA).

Don **Gabriel Moreno Romero de Ávila** Concejel del Grupo Socialista, en escrito presentado el día 13 de diciembre de 2013, (R^o 000624), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, la siguiente PREGUNTA:

"¿Qué tipo de medidas piensa adoptar para evitar que el próximo año presupuestario se produzcan los habituales desfases presupuestarios en el área de Atención Urbana?"

D. Gabriel Moreno, en representación del Grupo Socialista, añade a la exposición que motiva su pregunta que el Concejel de Atención Urbana dijo que nunca más se repetiría el descontrol que se dio en los años anteriores, y eso a pesar de contar con consignaciones presupuestarias generosas, existiendo sobrecostes desorbitados, pagos no presupuestados por trabajos extraordinarios y adjudicación de contratos que no han respetado las debidas garantías, habiendo acometido una remodelación del organigrama del área, habiendo rebajado un 20% el precio inicial de las contrataciones, no el final, y la situación de desfase

presupuestario se sigue manteniendo, pues a 20 de noviembre, faltando por entrar muchas facturas todavía, ya se ha sobrepasado en 2 millones de euros el presupuesto del área, de ahí que quieran que se les informe sobre lo que van a hacer en el 2014 para corregir esta situación.

D. Andrés Llorens, Concejal de Atención Urbana, contesta que el Concejal interpelante maneja cifras incorrectas pues los datos objetivo avalan su gestión año tras año y se siente orgulloso de la gestión y del buen funcionamiento de los servicios, asegurando que la liquidación del presupuesto del área se cerrará sin sobrepasar el presupuesto, señalando que con la nueva adjudicación de los cuatro grandes contratos se ha producido un ahorro de 13 millones de euros y 4 millones de euros más por rebajas en otros contratos y las medidas de contención del gasto adoptadas, por lo que no considera necesario adoptar ninguna medida adicional, salvo que el Tribunal Económico-Administrativo Central adoptara como medida cautelar la suspensión del actual contrato de limpieza viaria y recogida de residuos que recurrió irresponsablemente el Sr. Moreno, por lo que, ante los perjuicios económicos que esto supondría al tener que volver al contrato anterior se tendrían que tomar medidas drásticas, aunque se muestra convencido de que eso no ocurrirá.

Grupo Unión Progreso y Democracia

II-4.6. PREGUNTA DEL GUPYD SOBRE CUÁNTO DINERO SERÁ NECESARIO EMPLEAR, ADEMÁS DE LA FIANZA, PARA FINALIZAR Y PONER EN USO PARA LOS CIUDADANOS EL PARQUE URBANO DE VILAFRANQUEZA. (D. FERNANDO LLOPIS PASCUAL)

Don **Fernando Llopis Pascual** Portavoz del Grupo Unión Progreso y Democracia, en escrito presentado el día 9 de diciembre de 2013, (Rº 000600), formula a la Alcaldía-Presidencia o Concejalía competente, la siguiente PREGUNTA:

"¿Cuánto dinero será necesario emplear, además de la fianza, para finalizar y poner en uso para los ciudadanos el Parque Urbano de Villafranqueza?"

Terminada la lectura de su pregunta por parte de **D. Fernando Llopis**,

Portavoz del Grupo UPyD, le contesta **D. Mariano Postigo**, Concejal de Deportes, que la Junta de Gobierno Local en virtud de acuerdo de 18 de noviembre de 2013 recoge detalladamente todos los incidentes acaecidos en la ejecución de esta obra por circunstancias ajenas a la responsabilidad del Ayuntamiento, informando que una vez incautada la fianza se licitará la ejecución de los trabajos pendientes a la mayor brevedad posible para dejar las instalaciones en óptimas condiciones para su uso, haciendo hincapié en que de todos los pasos seguidos se ha informado puntualmente a la asociación de vecinos de Villafranqueza, que siempre han propuesto que no se abriera la instalación hasta que estuviera debidamente terminada.

II-5. DECLARACIONES INSTITUCIONALES

Grupo Esquerra Unida

II-5.4. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GS A LA QUE SE ADHIEREN EL GEU, EL GUPYD Y EL GP POR LA QUE SE SOLICITA EL NOMBRAMIENTO DE HIJO PREDILECTO DE ALICANTE DE D. ENRIQUE CERDÁN TATO.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"El pasado mes recibimos la triste noticia del fallecimiento de D. Enrique Cerdán Tato, a los 83 años de edad.

*Enrique Cerdán Tato ingresó con 17 años en la Academia General del Aire. Más tarde abandonó la carrera militar para centrarse en la docencia. Su primera obra, titulada *Primaveras de bronce*, está fechada en otoño de 1954, y fue publicada junto al también periodista Tirso Marín Sessé. Formó parte de la Generación del Horror, un grupo literario que se reunía en el desaparecido Hotel Samper de Alicante. En sus viajes conoció a personalidades como Tomás Salvador, Alfonso Sartre, Lauro Olmo, José Hierro, Concha Lagos, Gerardo Diego, Vicente Aleixandre, Ian Gibson, José Vidal Massanet, Paul Preston, Gabriel Jackson y Camilo José Cela.*

*En 1956 participó en el Congreso de Jóvenes Escritores de Madrid, celebrado en la Ciudad Universitaria de Madrid. Formó parte del diario *Primera Página*, lanzado el 23 de marzo de 1968, fundado por Pedro García Munuera y dirigido por Francisco Anglada Anglada. Empezó a trabajar en el diario el 21 de octubre de 1969. Fue uno de los fundadores, el 25 de noviembre de 1979, de la*

Unión de Periodistas - Asociación del País Valenciano, de la que fue nombrado primer presidente. Su actividad periodística activa continuó esporádicamente en La Verdad, así como también en Cambio 16, Interviú, La Calle, Triunfo, Diario de Valencia, Ínsula, La Vanguardia, Las Provincias, La Hora, ABC y El Español.

Publicó cuentos en diferentes revistas como Papeles de Son Armadans, Cuadernos Hispanoamericanos y La estafeta literaria. En 1984 se encargó del gabinete de prensa del Ayuntamiento de Alicante, trabajo que simultaneó con sus columnas en el diario Información y la elaboración de una de las crónicas de la ciudad de Alicante, Las Gateras (de 1992 a 1997) Fue nombrado profesor honorario de la Universidad de Alicante, y doctor por el Centre Internacional de Recherches Universitaires de Bélgica y por la Word University de Arizona.

Fue miembro destacado del Club de amigos de la UNESCO, miembro fundador de la Comisión Cívica para la Recuperación de la Memoria Histórica de Alicante, defensor de causas solidarias en favor de los pueblos palestino y saharauí y miembro destacado del Partido Comunista que luchó por la recuperación de la democracia y las libertades.

La palabra entrega definiría perfectamente al ciudadano Cerdán Tato. Alicante pierde a un narrador de buenas historias, comprometido y coherente. Con su pérdida se va un pedazo de la memoria histórica de Alicante, y no solo por sus conocimientos, ya que conocía a la perfección sus calles y a su gente, sino también por su labor realizada en la recuperación del pasado. Fue un enamorado de la ciudad de Alicante, de la que fue cronista oficial.

Por todo ello, los cuatro Grupos Municipales proponen la siguiente:
DECLARACIÓN INSTITUCIONAL

PRIMERO.- Iniciar los trámites, de conformidad al Reglamento de Honores y Distinciones del Ayuntamiento de Alicante, para nombrar a D. Enrique Cerdán Tato Hijo Predilecto de Alicante, nombrándose instructor del expediente a la persona que el Equipo de Gobierno designe.

SEGUNDO.- Iniciar los trámites para la creación de un certamen literario, impulsado por el Ayuntamiento de Alicante, con el nombre de D. Enrique Cerdán Tato."

DEBATE:

La **Alcaldesa-Presidenta** pone de manifiesto que en la reunión de la Junta de Portavoces se acordó la presentación conjunta de la propuesta de Declaración Institucional, suprimiéndose el apartado segundo de la propuesta inicial y, a continuación, lee el texto de la Declaración Institucional, que es aprobada por unanimidad.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, manifiesta el agradecimiento al resto de Grupos por adherirse a su propuesta, y transmite, asimismo, el agradecimiento de los familiares por este acuerdo unánime.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

A resultados del debate, se acuerda eliminar el Punto Segundo que figura en el texto inicialmente propuesto y se acuerda redactar el Primer Punto de la siguiente manera:

ÚNICO.- Iniciar los trámites, de conformidad al Reglamento de Honores y Distinciones del Ayuntamiento de Alicante, para nombrar a D. Enrique Cerdán Tato Hijo Predilecto de Alicante, nombrándose instructor del expediente a la persona que el Equipo de Gobierno designe.

Sometida la Propuesta de Declaración Institucional a votación, es **APROBADA**, por unanimidad

Grupo Socialista

II-5.2. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GS PARA QUE EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE ASEGURE EL MANTENIMIENTO DEL ACTUAL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE METROPOLITANO TAM, GARANTIZANDO LA CONTINUIDAD DE TODAS LAS LÍNEAS Y FRECUENCIAS.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"En enero de 1999 la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante firmaron un convenio para la coordinación operativa de las redes de transporte colectivo de viajeros en el ámbito metropolitano de Alicante

integrado por los municipios de Alicante, Sant Joan, Mutxamel, el Campello y San vicente del Raspeig, que dio lugar al sistema coordinado de transporte conocido comercialmente como TAM. Dicha coordinación ha sido articulada durante el periodo transcurrido desde dicha fecha hasta la actualidad a través de sucesivos convenios.

La madurez alcanzada por el sistema TAM hizo necesario consolidar un marco estable para su gestión. Es por ello por lo que la Generalitat creó la Agencia Valenciana de Movilidad (AVM) como autoridad de transporte metropolitano en el ámbito integrado de Alicante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

En este marco Isabel Bonig, consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana ha anunciado recientemente la aportación al sistema TAM de 3,7 millones de euros para los próximos dos años, algo totalmente insuficiente para el mantenimiento actual de líneas y frecuencias. Esto, unido a las recientes decisiones que se han tomado desde nuestro Ayuntamiento de no asumir el coste de mantener las líneas de autobuses que conectan Alicante con el resto de municipios de la comarca de L'Alacantí a través del sistema TAM, hace peligrar el actual sistema de transporte de autobús entre los municipios de la comarca, con graves efectos y perjuicios para la ciudadanía.

Así, con amenazas cruzadas entre la Alcaldesa y la Consellera, ésta última ha dado un ultimatum de entre 15 y 20 días para negociar con el ayuntamiento de Alicante y ha aclarado que, si hay acuerdo, se mantendrán todas las actuales paradas del TAM en la ciudad mientras que, en el caso contrario, las líneas serán sufragadas en su totalidad por la Conselleria aunque sólo tendrán dos o tres paradas en nuestra ciudad.

A fecha actual no existe ningún acercamiento o acuerdo entre las dos administraciones, ni si quiera con el anuncio de mediación de la presidenta de la diputación Luisa Pastor. Esto ha dado lugar a que la Alcoyana haya ya iniciado el procedimiento para aplicar un Expediente de Regulación de Empleo (ERE) sobre su plantilla, con el consiguiente anuncio de huelga por parte de sus trabajadores.

Desde el Grupo Socialista consideramos que no se pueden adoptar medidas improvisadas, desmedidas y que supongan un auténtico atentado contra la calidad del servicio público de transporte y los derechos del conjunto

de la ciudadanía.

A tenor de lo expuesto, el Grupo Municipal Socialista propone al Pleno a aprobar el siguiente, DECLARACIÓN INSTITUCIONAL

ÚNICO.- El Ayuntamiento de Alicante asegurará el mantenimiento del actual servicio público de transporte metropolitano TAM, garantizando la continuidad de todas las líneas y frecuencias."

DEBATE:

D. Manuel Marín, Portavoz Adjunto del Grupo Socialista, expone que en enero de 1999 se firmó un acuerdo entre la Generalitat y el Ayuntamiento de Alicante, estableciéndose los mecanismos de financiación del actual sistema TAM, y desde entonces dice que han sido continuos los incumplimientos por parte de la Generalitat lo que ha supuesto que el Ayuntamiento haya tenido que asumir lo que no le correspondía, refiriendo que esto es lo habitual como se comprueba con los incumplimientos de sus aportaciones en la sociedad AVANT para la llegada del AVE, la financiación del acceso sur de la ciudad, las obras de las líneas del TRAM, etc. Resalta que cada Administración debe asumir sus responsabilidades respecto de sus competencias y la Ley de Movilidad de la Comunidad Valencia, aprobada en solitario por el Partido Popular, lo deja muy claro, pues el Ayuntamiento de Alicante solo tiene responsabilidad y competencia en materia de transporte urbano. Concluye diciendo que han modificado la redacción de su propuesta en aras a facilitar el consenso de todos los grupos.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, dice que le parece mejor la nueva redacción manifestando su acuerdo al respecto, pues las líneas y las frecuencias se pueden mejorar y no hay que caer en la autocomplacencia como hace el partido Popular, considerando su grupo que el TRAM y el TAM han de ser complementarios y no competencia, y que incluso se debería de añadir que la Generalitat invierta por ciudadano en el área metropolitana de Alicante lo mismo que en el área metropolitana de Valencia, pues la comparación es escandalosa en detrimento de Alicante.

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, felicita a todos los trabajadores del TAM por haber conseguido con su huelga la retirada del ERE que amenazaba la continuidad de más de sesenta puestos de trabajo y se ha evitado un recorte brutal de líneas y de frecuencias, lamentando, no obstante que

la Alcaldesa no les permitiera acceder al salón de plenos el pasado martes para reivindicar el mantenimiento de sus puestos de trabajo. Dice que van a apoyar la propuesta de Declaración Institucional aunque echa de menos que cuando se habla de garantizar cosas no se diga que se garantizan los puestos de trabajo, que para ellos es una forma de garantizar de forma efectiva la calidad de un servicio público que ha estado a punto de verse muy resentido en el próximo año, dado que la Generalitat solo iba a aportar menos de 2 millones de euros cuando tiene pendiente de cubrir un déficit de unos 5 millones de euros, siendo así que para Valencia y su área metropolitana no hay ningún problema, recriminando a la Sra. Castedo que siendo diputada en las Cortes Valencianas debería haber sido más combativa y diligente en la defensa de lo que afecta a los ciudadanos de Alicante y su área metropolitana.

La Alcaldesa-Presidenta interviene para aclarar que como Alcaldesa preside el Pleno, y por tanto no está en la puerta del Ayuntamiento para controlar quien entra. Y respecto a lo combativa que ha sido en Valencia, insta al Portavoz de EU a que lo pregunte allí, encomendándole que haga el ejercicio de preguntarse por qué la Conselleria ha modificado su planteamiento inicial.

D. Juan Seva, Concejal de Tráfico dice que van a apoyar la declaración institucional que presenta el Grupo Socialista con la nueva redacción porque entienden que refleja un poco el sentir general que tiene este equipo de gobierno. Al portavoz del GEU le manifiesta que la situación que ayer se produjo no es fruto de un momento determinado sino de una lucha de más de 2 años, pues el Ayuntamiento estaba asumiendo un dinero y unos gastos que no le correspondían y ha sido finalmente la postura de firmeza del Ayuntamiento de Alicante la que ha permitido la solución, alegrándose, asimismo, de que los representantes de los trabajadores, que están en el salón de Plenos, hayan conseguido lo que querían y afortunadamente el Ayuntamiento de Alicante ya no va a pagar lo que no le corresponde como ha venido haciendo desde el 2011, 2012 y quería la Generalitat que se siguiera manteniendo.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

A resultados del debate, se acuerda modificar el Punto Único que figura en el texto inicialmente propuesto y se acuerda redactarlo de la siguiente manera:

ÚNICO.- El Ayuntamiento de Alicante asegurará el mantenimiento del actual servicio público de transporte urbano, asimismo la Generalitat Valenciana asegurará el mantenimiento del transporte metropolitano interurbano.

Ambas administraciones garantizarán los actuales estándares de calidad de este servicio público."

Sometida la Propuesta de Declaración Institucional a votación, es **APROBADA**, por unanimidad."

Grupo Esquerra Unida

II-5.3. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GEU POR LA QUE SE INSTA A LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE LA G.V. A DESISTIR DEL PROCESO DE LICITACIÓN DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERAS DE CERCANÍAS DE ALICANTE ANUNCIADO EN EL DOUE.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"La irresponsabilidad y dejación de funciones de la Generalitat Valenciana en la financiación del transporte interurbano de autobuses de la comarca de l'Alacantí está poniendo en grave peligro la prestación de un servicio público que actualmente está concesionado a la mercantil LA ALCOYANA.

Las ridículas aportaciones económicas en los últimos años de la Generalitat al mantenimiento del transporte interurbano de autobuses, junto a las lesivas condiciones económicas - para las administraciones públicas - que regulan la concesión del servicio, están situando contra las cuerdas un servicio público esencial.

La Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana insertó en el Diario Oficial de la Unión Europea un anuncio de información previa del contrato de gestión del servicio público de transporte de viajeros por carretera de cercanías de Alicante por un importe de 5 millones de euros anuales y una duración de 10 años prorrogables a 5 años más.

La gestión directa del servicio de transporte interurbano de autobuses mediante una empresa pública permitiría un menor coste del servicio al eliminarse el beneficio empresarial y el gravoso sistema vigente de pago por kilómetros recorridos, garantizándose el mantenimiento de todos los puestos de trabajo actualmente vinculados al servicio y evitándose los recortes en las prestaciones a los usuarios que la propia Conselleria está ya planteando.

Por todo ello, se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - Que el Ayuntamiento de Alicante inste a la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana a desistir del proceso de licitación del contrato de gestión del servicio público de transporte de viajeros por carretera de cercanías de Alicante, anunciado con carácter previo en el Diario Oficial de la Unión Europea.

SEGUNDO - Que el Ayuntamiento de Alicante inste a la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana a gestionar directamente el servicio de transporte interurbano de autobuses de la comarca de l'Alacantí mediante una empresa pública.

TERCERO - Que el Ayuntamiento de Alicante traslade los presentes acuerdos al Presidente y a la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana."

DEBATE:

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo UPyD, manifiesta que la Generalitat Valenciana ha actuado de una manera irresponsable con dejación de funciones a la hora de financiar un transporte interurbano que es un servicio público como la educación y la sanidad y que actualmente está concesionado a una empresa, La Alcoyana. Añade que en el Ayuntamiento tenemos una empresa hermana MASATUSA, que gestiona el transporte urbano hasta el 2019, recordando que en el año 1969 se aprobó esa concesión por 50 años. Reconoce que es complicado rescatarla a corto plazo, pues habría que indemnizar a la empresa aunque habría que estudiarlo pues el sistema actual es ruinoso para las arcas municipales, ya que se pagan kilómetros y kilómetros sin que se penalice a la empresa si no recoge suficientes pasajeros. Reseña que se tiene la oportunidad de que el transporte interurbano, que es competencia de la Generalitat, se pueda

gestionar de forma directa porque esa concesión acaba este año, aunque está prevista una prórroga por un año más, habiendo publicado la Conselleria en el DOUE un anuncio de información previa de ese contrato de gestión de servicio público por un importe de 5 millones de euros al año, suponiendo esto más dinero que el que se va a poner para garantizar cierta viabilidad al sistema el año que viene, y la concesión se adjudicaría por diez años, prorrogables por otros cinco. Insiste en que esto se debe evitar apostando por la gestión directa tal como recomienda el Tribunal de Cuentas en un informe pues la considera más económica, existiendo el precedente inmediato de la gestión directa efectuada por la empresa de Ferrocarriles de la Generalitat, la cual podría ampliar su objeto al transporte interurbano del autobús lo que permitiría un menor coste del servicio pues se eliminaría el beneficio empresarial. Concluye diciendo que el sistema de pago por kilómetros debe desaparecer por completo debiendo garantizarse que este servicio público se preste con la calidad que requiere y se atienda las demandas de los ciudadanos, de ahí que pidan que se inste a la Conselleria de Infraestructuras a desistir de ese proceso de licitación y lo gestione de forma directa mediante una empresa pública.

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, expresa que está de acuerdo en que se garantice un servicio público con la calidad que requieren los ciudadanos y en que el sistema de pago por kilómetros no es el más razonable pero considera que no se puede decir a priori que la gestión directa es mejor que la concesión a una empresa privada, por lo que su grupo pide que se evalúe cuál de las dos opciones es la más adecuada, cuál de las dos opciones tiene menor coste, pero a través de un estudio serio, teniendo como objetivo garantizar un servicio de calidad a los ciudadanos con el menor coste posible, siendo lo importante que la gestión sea acertada y que en las licitaciones se elija a las mejores empresas a través de concursos adecuados, con libre competencia para que se de la necesaria competencia. Anuncia que se van a abstener por ese motivo.

D. Manuel Marín, Portavoz Adjunto del Grupo Socialista, recuerda que el partido Socialista en Alicante, desde que detectaron el problema de financiación del sistema TAM, tomó dos medidas inmediatas, presentaron enmiendas a los presupuestos de la Generalitat Valenciana para que incluyeran las cantidades necesarias y presentaron enmiendas a las Presupuestos Generales del Estado para que existiera una cantidad asignada en el Ministerio de Fomento que sirviera para financiar la parte de la Generalitat mediante convenio como se da en otros ayuntamientos, no habiendo perdido el tiempo yendo a la Diputación donde saben que en absoluto va a haber un solo céntimo para transporte urbano

ni interurbano de Alicante ni para el área metropolitana porque entre otras cosas no es objeto de su competencia. Enfatiza que consideran que la gestión tiene que ser prestada para el conjunto del transporte metropolitano por el mismo sistema, por gestión directa, y así lo defendieron para la línea 2 del TRAM. Dice que se alegra de que Esquerra Unida apueste por la gestión directa cosa que no hizo el otro día en la reunión de la Junta del Patronato Municipal de la Vivienda, quedándose solo el Partido Socialista votando en contra de que se siguiera externalizando el servicio de alquiler, que carga el IVA y también obtiene beneficios industriales.

D. Juan Seva, Concejal de Tráfico, expresa que la propuesta no viene a cuento, pues él no ha oído al representante de los trabajadores en estos momentos decir que la gestión tiene que ser directa. Subraya que el problema del sistema es la falta de financiación, recalcando que los estándares de calidad son buenos pues los trabajadores realizan bien su trabajo y el ciudadano está satisfecho con el sistema TAM, pero la falta de financiación la estaba sufriendo el Ayuntamiento de Alicante y ese problema para los intereses económicos de este Ayuntamiento dice que se solucionó ayer y también se solucionó para los intereses de los trabajadores y la Generalitat ha vuelto a reconocer que tiene que financiar ese sistema para su mantenimiento. Refiere que los trabajadores reivindicaban dos cosas: que se mantuviera el sistema TAM, y así se ha hecho, y que se no se perdiera ningún puesto de trabajo, y así ha sido. Por consiguiente, anuncia que votarán en contra

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Propuesta de Declaración Institucional a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 18 votos en contra (GP) y 9 votos a favor (GS y GEU) y 1 abstención (GUPYD).

II-5.4. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GEU POR LA QUE SE INSTA A LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE A INICIAR EL PROCESO PARA DECLARAR LA SERRA DE FONTCALENT Y SUS HUMEDALES PERIFÉRICOS COMO PAISAJE PROTEGIDO Y ZEPA DE LA UNIÓN EUROPEA.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"La Serra de Fontcalent y las zonas húmedas situadas en su entorno, como las Lagunas y el Saladar de Fontcalent, constituyen uno de los espacios de interés natural y paisajístico más relevantes del término municipal de Alicante, en el que se conjugan además múltiples valores culturales, desde la Cova del Fum hasta los restos de la antigua ermita de Fontcalent - junto a la tristemente desfigurada fuente de Fontcalent -, pasando por conjuntos de interés etnológico como el ubicado en la zona de La Solana.

Los valores geológicos, botánicos y faunísticos de este espacio, unidos a su gran valor paisajístico, justifican más que sobradamente su protección como espacio natural, una protección de la que carece en la actualidad y que es independiente de la escasa protección que a nivel urbanístico proporciona el vigente Plan General de Ordenación Urbana mediante la figura de hito paisajístico.

*La figura de paisaje protegido, definida en la vigente Ley Valenciana de Espacios Naturales Protegidos, sería una figura apropiada para garantizar la conservación de los múltiples valores protegibles de la Serra de Fontcalent y sus humedales periféricos, combinada con su declaración como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en atención a la presencia como nidificantes de varias especies incluidas en el Anexo I de la Directiva Europea de Aves, como el Águila azor perdicera (*Aquila fasciata*), el Búho real (*Bubo bubo*) o la Collalba negra (*Oenanthe leucura*).*

Por todo ello, se propone al Pleno la aprobación de los siguientes ACUERDOS

PRIMERO - Que el Ayuntamiento de Alicante inste a la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana a iniciar el proceso para declarar la Serra de Fontcalent y sus humedales periféricos como Paisaje Protegido y como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Unión Europea.

SEGUNDO - Que el Ayuntamiento de Alicante traslade los presentes acuerdos a la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana."

DEBATE:

D. Miguel Ángel Pavón, Portavoz del Grupo EU, expone que la ciudad tiene una deuda con la Sierra de Fontcalent, que ha sido muy mal tratada permitiéndose la instalación de canteras y el propio Plan General nuevo plantea estranglarla con autovías y extender polígonos industriales. Resalta los valores faunísticos, como el águila perdicera, y otros valores protegibles naturales, culturales, citando el yacimiento arqueológico más antiguo conocido hasta el momento de la ciudad de Alicante y los humedales, las lagunas de Fontcalent o el saladar de Fontcalent, que, a su entender, incomprensiblemente no están en el catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana aunque tienen la protección genérica de zona húmeda, que otorga la todavía vigente Ley de espacios naturales protegidos. Manifiesta que hacen esta propuesta para que se inste a la Conselleria competente a iniciar el proceso de declaración de la sierra y de esos humedales periféricos como paisaje protegido, combinada con su declaración como Zona de Especial Protección para las Aves de la Unión Europea. Creen que es una figura que no presenta el inconveniente que tiene la figura de paraje natural municipal pues esta última requiere del consentimiento expreso de sus propietarios y el Sr. Ortiz tiene terrenos en la sierra de Fontcalent, por ejemplo. Dice que es una oportunidad para que este Ayuntamiento se posicione a favor de la protección de un espacio de su término municipal, considerando que no puede quedar reducido a un sitio donde ubicar y ampliar un vertedero o una cantera que podría comerse la sierra en los próximos años

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, explicita su apoyo a la propuesta a la vista de las razones expuestas.

D^a. Elena Martín, en representación del Grupo Socialista, dice que entiende que este Ayuntamiento y esta Administración deben siempre primar la protección y preservación de todos nuestros bienes ya sean culturales, patrimoniales o medioambientales. Manifiesta que esta sierra, que está tan cerca y tan lejos, tiene riqueza geológica, arqueológica, de fauna y de flora y por tanto merece la protección adecuada por lo que se deben tomar todas las medidas oportunas para que así sea y el Grupo Socialista apoya por tanto la propuesta de Declaración Institucional porque entienden que de esta forma la sierra de Fontcalent estará de verdad más cerca de la ciudad.

D^a. Marta García-Romeu, Portavoz del Grupo Popular, dice que el equipo de gobierno comparte y coincide al cien por cien con el fondo de esta Declaración institucional, ya que consideran que son espacios de nuestra ciudad

que por supuesto tienen que estar protegidos y por ese motivo así han actuado siempre, pues hoy la sierra de Fontcalent está clasificada como suelo no urbanizable, hito paisajístico, y en el próximo Plan General, por petición del Sr. Pavón a través de las alegaciones que presentó junto a la Plataforma Salvem Fontcalent, tendrá la consideración de parque natural, lo que eleva la protección que actualmente tiene. Añade que respecto a la ZEPA, la Red Natura 2000 no consideró que la sierra de Fontcalent, Sierra Mediana y que la Sierra de las Águilas reuniera los requisitos. Refiere que La Conselleria sí incluyó dentro del catálogo que fue enviado a la Unión Europea para la declaración de ZEPA otras zonas como los Islotes de Tabarca. Respecto a la protección de la Cova del Fum y los restos de la ermita, manifiesta que estos espacios y bienes arqueológicos forman parte del Inventario de Bienes del Patrimonio Histórico Etnográfico y Arqueológico del municipio y cuentan por lo tanto de su protección dentro del Plan General. Concluye diciendo que la protección no se puede definir a voluntad pues existe una normativa, la Directiva comunitaria de Aves, la Ley valenciana de espacios naturales protegidos, y los informes técnicos que son los que finalmente indican el grado de protección y hay que atenerse a eso. Por tanto, anuncia que votarán en contra.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Propuesta de Declaración Institucional a votación, es **RECHAZADA**, por mayoría de 18 votos en contra (GP) y 10 votos a favor (GS, GEU y GUPYD).

Grupo Unión Progreso y Democracia

II-5.5. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GUPYD POR LA QUE SE INSTA AL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE A QUE REPRUEBE CUALQUIER TIPO DE HOMENAJE A TODOS AQUELLOS QUE HAN DEMOSTRADO SU ODIOS A LA DEMOCRACIA Y SE SOLICITE AL GOBIERNO Y AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS QUE MODIFIQUE LA ACTUAL LEGISLACIÓN PARA QUE LOS ETARRAS EXCARCELADOS POR LA ANULACIÓN DE LA APLICACIÓN RETROACTIVA DE LA DOCTRINA PAROT NO PUEDAN RECIBIR AYUDAS ESTATALES SALVO QUE CUMPLAN DETERMINADOS REQUISITOS.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"Desde Unión Progreso y Democracia consideramos que cualquier ataque a la democracia debe ser condenado rotundamente por la sociedad y las instituciones, tanto los acontecimientos sufridos durante la Guerra Civil como acontecimientos más recientes. Alicante fue la última ciudad española libre y democrática antes de que la dictadura del General Franco se adueñara de todo el país. También Alicante ha sufrido la lacra del terrorismo con la sangre de sus ciudadanos al igual que lo hiciera durante la guerra civil.

No debemos bajar la guardia jamás y al igual que recordamos a nuestros muertos de la guerra civil también debemos hacerlo con aquellos que murieron por la sinrazón de los que odian la democracia que tanto nos ha costado construir. Por eso no hay que tolerar las burlas de los que odian la democracia, no hay que tolerar el olvido de los asesinatos y ser implacables con los asesinos si no cumplen toda su condena, no piden perdón o muestran arrepentimiento de sus bárbaros actos. Consideramos que es necesario también condenar a los que han seguido odiando la democracia y asesinando demócratas cuando esta democracia dejó atrás a la dictadura.

En atención a ello, se propone al pleno el siguiente ACUERDO

PRIMERO: El Ayuntamiento de Alicante reprobará siempre cualquier tipo de homenaje a todos aquellos que han demostrado su odio a la democracia en un pasado o bien en la actualidad. Por ello condena cualquier tipo de homenaje que se realice a miembros de la banda terrorista ETA, organización que en su odio a la democracia ha dejado numerosas víctimas en nuestra ciudad, en nuestra comunidad y en nuestro país.

SEGUNDO: Desde el Ayuntamiento de Alicante se insta al Gobierno y al Congreso de los Diputados a modificar la actual legislación para que los etarras excarcelados por la anulación de la aplicación retroactiva de la doctrina Parot no puedan recibir ayudas estatales, salvo que cumplan determinados requisitos, como arrepentirse, pedir perdón o colaborar con la Justicia.

TERCERO: Trasladar el presente acuerdo a las Cortes Generales y a los Grupos Parlamentarios del Congreso de los Diputados y del Senado."

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, considera que cualquier ataque a la democracia ha de ser condenado rotundamente por la sociedad, no siendo de recibo condenar un tipo de ataques y otros no. Refiere que actualmente produce sufrimiento ver como asesinos son liberados antes de hora, citando a los terroristas que mataron en Muchamiel y en Santa Pola. Añade que en Alicante también se ha sufrido mucho el golpe del terrorismo y considera que no es tolerable que en democracia se admitan homenajes a asesinos que no han pedido perdón, a enemigos de la democracia, porque en democracia cualquier persona puede expresar lo que estime oportuno pero jamás atentar contra ella. Por eso, piden en esta propuesta la reprobación de este tipo de homenajes a terroristas que no han pedido perdón ni se han reinsertado ni han colaborado con la justicia, y también que se inste a modificar la legislación para que los etarras excarcelados por la anulación de la aplicación retroactiva de la doctrina no puedan recibir ayudas salvo que se arrepientan, pidan perdón y colaboren con la justicia.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, expresa que están muy de acuerdo en el primer punto, pero matiza que EU piensa que reinsertar es de demócratas por lo que el segundo punto podría impedir directamente la reinsertación de una persona que ya ha cumplido una pena por terrorismo o cualquier otro delito en la sociedad. Por tanto pide que se les permita votar por separado cada acuerdo, a lo que el proponente de la iniciativa manifiesta su conformidad.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, anuncia que se van a abstener respecto del segundo punto pues ellos creen en la reinsertación de las personas condenadas a prisión por cualquier motivo y circunstancia y además acatan las sentencias judiciales y el actual marco legal.

D. Adrián Santos Pérez, en representación del Grupo Popular, anuncia su apoyo a la Declaración Institucional, manifestando que no entiende la abstención del Grupo Socialista.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

A resultados del debate, se acuerda votar por separado los acuerdos Primero y Segundo de la Declaración Institucional conforme se relata a continuación:

Sometido a votación, los Puntos Primero y el Tercero de los Acuerdos son **APROBADOS**, por unanimidad (GP, GS, GEU y GUPyD).

Sometido a votación, el Segundo Punto de los Acuerdos es **APROBADO**, por mayoría de 19 votos a favor (GP y GUPyD), 2 votos en contra (GEU) y 7 abstenciones (GS)."

II-5.6. PROPUESTA DE DECLARACIÓN INSTITUCIONAL DEL GUPYD POR LA QUE SE INSTA AL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE A QUE MANIFIESTE SU CONDENA A LOS ACTOS Y ACCIONES VIOLENTAS PRODUCIDAS RECIENTEMENTE EN CONTRA DE LA LIBERTAD Y EL PLURALISMO POLÍTICO.

Se da cuenta de la siguiente propuesta de Declaración Institucional:

"En las últimas semanas hemos podido asistir en nuestro país a la realización de acciones dirigidas a ocupar locales públicos donde se realizaban actos políticos y sociales o directamente a ocupar sedes de partidos políticos.

Entre otras se pueden mencionar las siguientes: el boicot por un grupo de exaltados de una conferencia en la Universidad de Granada del líder del PSOE, Alfredo Pérez Rubalcaba, que finalmente tuvo que suspender; el asalto por un grupo de ultraderechistas al Centro Cultural Blanquerna de la Generalitat de Cataluña en Madrid; el ataque al local de la asociación universitaria Francisco de Vitoria, de la Universidad Complutense, por un grupo de ultraizquierdistas en el que resultaron heridos cinco jóvenes; el asalto y ocupación de la sede de UPyD en Barcelona durante más de una hora, tras agredir a uno de sus afiliados, por un conjunto de asaltantes a los que después de ser desalojados se les consintió manifestarse mientras proferían gritos insultantes delante de esa sede, también lanzamiento de pintura sobre la sede de UPyD en la Ciudad de Alicante y en Palma de Mallorca; las acciones violentas ante sedes del PP y Ciutadans en Cataluña y contra el PP, PSOE y UPyD en el País Vasco. En suma, esos y otros casos similares se están produciendo a lo largo de la geografía española y están afectando a las personas y partidos que defienden los valores democráticos.

Esas acciones atentan gravemente contra la democracia y la libertad, ya que con ellas se pretende limitar el derecho de los ciudadanos, de las

organizaciones y partidos así como de los que forman parte de estos, a expresar sus opiniones e ideas y a organizarse libremente para defender sus posiciones políticas.

No podemos permitirnos contemporizar con estos comportamientos, ya que si se consienten, sobre todo si es por las instituciones públicas, sea por negligencia o por una supuesta afinidad con los asaltantes, la democracia de nuestro país y la libertad de los ciudadanos estará gravemente en riesgo. Para evitarlo, hace falta una condena expresa de esos actos violentos y un trabajo decidido de todos los poderes públicos que impida que se vuelvan a repetir esos hechos.

En atención a ello, se propone al pleno el siguiente ACUERDO

ÚNICO: El Ayuntamiento de Alicante manifiesta su condena a estas acciones y en defensa de una sociedad democrática en la que las Instituciones defiendan la libertad y el pluralismo político, actuando contra quienes con la violencia tratan de limitarlos."

DEBATE:

D. Fernando Llopis, Portavoz del Grupo UPyD, expone que en las últimas semanas se ha asistido en nuestro país a la realización de acciones dirigidas por diversos grupos a ocupar locales públicos donde se realizaban actos políticos, sociales o a ocupar directamente sedes de partidos políticos. Menciona las últimas, como el boicot por un grupo de exaltados de una conferencia en la Universidad de Granada del líder del Partido Socialista, Alfredo Perez Rubalcaba, que al final tuvo que suspenderse, o el asalto de un grupo de ultraderechistas al centro cultural Blanquerna de la Generalitat de Cataluña en Madrid, o el ataque al local de la asociación universitaria de Francisco de Vitoria en la Universidad Complutense por un grupo de ultraizquierdistas en el que resultaron heridos 5 jóvenes y también el asalto y ocupación a la sede de UPyD en Barcelona durante más de una hora tras agredir a uno de sus afiliados por un conjunto de asaltantes que después de ser desalojados se les consintió manifestarse mientras proferían gritos insultantes delante de la sede, y las acciones violentas ante las sedes del PP y Ciutadans en Cataluña y del PP, PSOE y UPyD en el País Vasco. Cree que estas acciones atentan gravemente contra la democracia y la libertad, ya que con ellas se pretende recortar el derecho de los ciudadanos, de las organizaciones y de partidos así como los que forman parte de estos a expresar sus opiniones e ideas y organizarse libremente para defender

sus posiciones políticas. Entiende que el Ayuntamiento de Alicante, en el que todos defendemos la democracia, no puede permitir jamás que se contemporice con estos comportamientos, ya que si se consiente, como pasó muchas veces en el 36, la libertad de nuestros ciudadanos está gravemente en riesgo. Entiende que todos los aquí presentes deben condenar expresamente estos actos violentos, y el trabajo de todos los poderes públicos ha de impedir que se repita, de ahí que pida que el Ayuntamiento de Alicante manifieste su condena a este tipo de acciones y defienda una sociedad democrática en la que las instituciones defiendan la libertad y el pluralismo político, siempre actuando contra quienes con la violencia tratan de limitarlos.

D. Daniel Simón, Portavoz Adjunto del Grupo EU, condena todo tipo de violencia en las calles y en las instituciones, la ejerza un grupo de ciudadanos o la ejerza el Estado. Comenta que la sede del Partido Comunista y de Izquierda Unida probablemente haya sido la más atacada en la historia de nuestra democracia en Alicante y en otros sitios del Estado Español, por lo que le pide al Sr. Llopis que para recabar su apoyo a esta moción se haga una mención explícita a que se condenan los ataques a todas las sedes de todos los partidos políticos en todo el Estado haciendo mención específica a Esquerra Unida, a Izquierda Unida y que retire la mención a la conferencia del líder del PSOE pues no lo consideran un ataque a la democracia..

D. Fernando Llopis, Portavoz de UPyD, vuelve a intervenir para manifestar que no puede retirar la mención al ataque que impidió que un demócrata pudiera dar una conferencia y que, por supuesto, incluye en la Declaración a EU.

D. Miguel Ull, Portavoz del Grupo Socialista, manifiesta el apoyo de su grupo a la iniciativa de UPyD.

D. Adrián Santos Pérez, en representación del Grupo Popular, manifiesta su apoyo a la Declaración Institucional, pues consideran que desde las instituciones se debe apoyar la condena a todos y cada uno de los actos violentos que atentan contra nuestra democracia. Refiere que es triste que algunos de los partidos políticos no sean capaces de condenar e incluso lleguen a justificar actos que también constituyen violencia como los escarches.

VOTACIÓN Y ACUERDOS:

Sometida la Propuesta de Declaración Institucional a votación, es **APROBADA**, por mayoría de 26 votos a favor (GP, GS y GUPyD) y 2 abstenciones (GEU)."

II-6. DECLARACIONES INSTITUCIONALES DE URGENCIA

No se presentaron.

Cumplido el objeto del acto, la Presidencia, a las catorce horas y cincuenta y cuatro minutos, levanta la sesión. De ella se extiende la presente acta que, con el visto bueno de la Sra. Alcaldesa Presidenta, autorizo con mi firma, como Secretario que doy fe.

VºBº
La Alcaldesa-Presidenta,

Fdo.: Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas

Fdo.: Sonia Castedo Ramos