



En este documento, de contener datos de carácter personal objeto de protección, éstos se encuentran omitidos -sustituidos por asteriscos (*)- en cumplimiento de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

**SESIÓN ORDINARIA DEL AYUNTAMIENTO PLENO CELEBRADA EL DÍA
27 DE DICIEMBRE DE 2013.**

En la Casa Consistorial de la Ciudad de Valencia, siendo las once horas y cinco minutos del día veintisiete de diciembre de dos mil trece, se abre la sesión bajo la Presidencia de la Excm. Sra. Alcaldesa D.^a Rita Barberá Nolla; asisten los Ilmos. Sres. y las Ilmas. Sras. Tenientes de Alcalde D. Alfonso Grau Alonso, D. Miquel Domínguez Pérez, D. Silvestre Senent Ferrer, D. Vicente Igual Alandete, D. Ramón Isidro Sanchis Mangriñán, D. Alfonso Novo Belenguer y D. Cristóbal Grau Muñoz; los Sres. Concejales y las Sras. Concejales D.^a M.^a Jesús Puchalt Farinós, D. Francisco Lledó Aucejo, D. Félix Crespo Hellín, D. Vicente Aleixandre Roig, D.^a Beatriz Simón Castellets, D. Juan Vicente Jurado Soriano, D.^a Lourdes Bernal Sanchis, D.^a Ana Albert Balaguer, D. Emilio del Toro Gálvez, D. Alberto Mendoza Seguí, D. Joan Calabuig Rull, D. Salvador Broseta Perales, D.^a Anaïs Menguzzato García, D. Vicent Manuel Sarrià Morell, D.^a Isabel Dolz Muñoz, D. Pedro Miguel Sánchez Marco, D.^a Pilar Calabuig Pampló, D. Félix Melchor Estrela Botella, D. Joan Ribó Canut, D.^a Consol Castillo Plaza, D.^a M.^a Pilar Soriano Rodríguez, D. Amadeu Sanchis i Labiós y D.^a Rosa Albert Berlanga. Asimismo, asiste el Sr. Secretario General del Pleno, D. Pedro García Rabasa, y el Sr. Interventor General Municipal, D. Ramón Brull Mandingorra.

Las Ilmas. Sras. Tenientes de Alcalde D.^a M.^a Àngels Ramón-Llin Martínez y D.^a M.^a Irene Beneyto Jiménez de Laiglesia se incorporan en el debate del punto nº 6 del orden del día.

ORDEN DEL DÍA

1.

El Ayuntamiento Pleno da por leída y aprueba por unanimidad el acta de la sesión ordinaria de 22 de noviembre de 2013.

2.

La Alcaldía da cuenta y el Ayuntamiento Pleno queda enterado de las Resoluciones nº 980 al 983, 813-X al 884-X, 5995-W al 6548-W, 40-V al 42-V, 711-U al 774-U, 671-T al 711-T, 428-S al 452-S, 263-R al 303-R, 439-Q al 457-Q, 1131-P al 1286-P, 545-O al 604-O, 296-N al 353-N, 65-M al 67-M, 1024-L al 1106-L, 119-K al 121-K, 232-J al 247-J, 1361-I al 1466-I, 8921-H al 10272-H, 1458-G al 1559-G, 30-F al 38-F, 180-E al 200-E, 121-D al 131-D, 905-C al 981-C, 175-B al 185-B, 240-A al 256-A y 3736-Ñ al 4046-Ñ, correspondientes al período comprendido entre el 15 de noviembre y el 16 de diciembre de 2013, a efectos de lo establecido en el art. 46.2, apartado e), de la Ley 7/85.

3.

La Alcaldía da cuenta y el Ayuntamiento Pleno queda enterado de los acuerdos adoptados por la Junta de Gobierno Local en sesiones de 25 de octubre y 8, 15 y 22 de noviembre de 2013, a efectos de lo establecido en el art. 46.2, apartado e), de la Ley 7/85.

4.

“La Ley 2/2003, de 28 de enero, de la Generalitat Valenciana, de Consejos Sociales de las Universidades Públicas de la Comunidad Valenciana establece en su artículo 5.4) que cada entidad ha de designar a los vocales que han de formar parte de cada uno de los Consejos Sociales de estos organismos.

Mediante oficios de las Secretarías de los Consejos Sociales de la Universidad Politécnica de Valencia y de la Universidad de Valencia, se solicita la designación de la persona que ha de actuar como vocal en los respectivos Consejos Sociales en representación de los intereses sociales, dado que se ha producido la expiración del mandato de los nombramientos que en su día se produjeron.

El Ayuntamiento Pleno designó representantes para estos organismos mediante sendos acuerdos plenarios de 28 de junio de 2011 (D^a. Lourdes Bernal Sanchis) y de 26 de octubre de 2012 (D. Emilio Del Toro Gálvez).

Por esta Alcaldía, se considera conveniente que las citadas personas en su día designadas sigan siendo los representantes en esos organismos.

Por lo expuesto, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Único. Designar como representantes del Ayuntamiento de Valencia en las siguientes entidades a las personas que se expresa:

- Consejo Social de la Universidad Politécnica de Valencia, al concejal D. Emilio Del Toro Gálvez.
- Consejo Social de la Universidad de Valencia, a la concejala D^a. Lourdes Bernal Sanchis.”

5.

“De conformidad con el dictamen de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, se da cuenta y el Ayuntamiento Pleno queda enterado del acuerdo de Junta de Gobierno local de 22 de noviembre pasado, por el que se aprobó la rectificación del Inventario General de Bienes y Derechos de la Corporación a fecha 31 de diciembre de 2012, del siguiente tenor:

“HECHOS

Primero. La Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el 23 de noviembre de 2012, aprobó la rectificación del Inventario Municipal de Bienes al 31 de diciembre de 2011, con un valor total de 2.387.111.207,24 €, dándose cuenta de la misma al Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria de fecha 28 de diciembre de 2012.

Segundo. Para dar cumplimiento a lo previsto por el vigente Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, RD 1372/1986, de 13 de junio (en adelante RBEL), se han efectuado las operaciones para actualizar la situación del Inventario al 31 de diciembre de 2012.

Estas operaciones se han efectuado en base al programa informático Sistema de Gestión Patrimonial (SIGESPA), el cual ha facilitado los listados, que se adjuntan y forman parte del presente informe; nº 1, Altas a fecha 31 de diciembre de 2012; nº 2, Bajas a fecha 31 de diciembre de 2012; y nº 3, Variaciones en más, en menos y otras modificaciones sin repercusión económica a fecha 31 de diciembre de 2012; que recogen de manera pormenorizada las alteraciones del Inventario que se exponen en esta Rectificación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El artículo 79.1 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante LRBRL) establece que el patrimonio de las entidades locales está constituido por el conjunto de los bienes, derechos y acciones de su pertenencia.

Por su parte, los artículos 86 del Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local, RDL 731/1986, de 18 de abril, y 17.1 del RBEL les obliga a formar Inventario valorado de todos sus bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza o forma de adquisición. Con este último mandato se prevé que la parte activa del patrimonio de las entidades locales, a diferencia de la pasiva (compuesta de las deudas y obligaciones), se encuentre relacionada en el registro o documento de carácter administrativo denominado en el derecho administrativo local como el

Inventario General de Bienes y Derechos, con la finalidad de un mejor control y gestión del activo patrimonial.

Segundo. La rectificación anual del Inventario establecida por el artículo 33.1 del RBEL constituye un expediente por el que se da cuenta a la corporación de las variaciones que se han producido en el Inventario General de Bienes y Derechos durante el año natural a que viene referida. En este punto, al igual que en los expedientes de rectificación de los ejercicios anuales inmediatamente anteriores, hay que hacer referencia a que mientras que el patrimonio de una entidad local varía de una manera inmediata con cualquier actuación de la corporación que implique una modificación en los bienes y derechos que lo componen, como por ejemplo sucede con la aprobación de los instrumentos de planeamiento o de gestión urbanística, no sucede lo mismo con su Inventario ya que éste requiere para su variación un procedimiento dirigido al control y depuración física y jurídica del bien o derecho que ha sufrido una variación de carácter patrimonial. Procedimiento que se hace necesario en virtud del principio de seguridad jurídica, con la finalidad de que el Inventario constituya un instrumento fiable para la gestión patrimonial.

Tercero. El Ayuntamiento de Valencia con el objetivo de lograr que las actuaciones municipales con repercusión patrimonial se trasladen con la mayor celeridad y eficacia al Inventario implantó el Sistema de Gestión Patrimonial (SIGESPA) en el año 1997. Este sistema constituye un conjunto de procedimientos administrativos, desarrollados sobre un soporte informático, regulados por el Reglamento del Sistema de Gestión Patrimonial (en adelante, RSGP), que fue aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión de fecha 30 de junio de 2000, siendo modificado por acuerdo de dicho órgano municipal en sesión de fecha 31 de mayo de 2002, con objeto de adaptar dicho reglamento a la implantación y desarrollo de la parte gráfica del SIGESPA, la cual resultaba imprescindible en el epígrafe correspondiente a bienes inmuebles, para la consecución de los objetivos de celeridad y eficacia antes aludidos. Hay que tener en cuenta que este epígrafe constituye con gran diferencia la mayor parte del Inventario, ya que supone aproximadamente el 93 % de su valor total.

El RSGP establece la obligación de comunicar las alteraciones patrimoniales al Servicio de Patrimonio cuando éstas se encuentran finalizadas o perfeccionadas; no obstante, se han practicado comunicaciones a todos los servicios municipales, que con su actuación pueden modificar el Inventario, solicitándoles la remisión de las operaciones patrimoniales producidas durante el año 2012, adjuntando la documentación justificativa de las mismas. Recibidas las cuales, y de acuerdo con su naturaleza, se han efectuado por la Sección de Inventario y Derechos Reales las formalizaciones correspondientes en el Inventario General, que no han finalizado hasta finales del mes de octubre de 2013, emitiéndose los listados informáticos definitivos base de la rectificación en fecha 2 de noviembre de 2013, a partir de los cuales se han realizado las tareas de su verificación.

Cuarto. Por último, si bien en la rectificación del Inventario en principio sólo deberían constar las altas y las bajas producidas en el año natural al que se refiere, también es cierto que por ser el Inventario un instrumento de defensa del patrimonio municipal en el caso de que las mismas no se contabilizaran en el ejercicio en que se produjeron deberán hacerse constar en el que afloran ya que esta última función predomina sobre la puramente formal de dar cuenta de las altas y bajas del ejercicio anual.

Atendidos los hechos y fundamentos de derecho expuestos, se acuerda:

Primero. Que se reflejen en el Inventario de Bienes de la Corporación las altas producidas durante el año 2012, contenidas de manera individualizada en el Listado nº 1 Altas a fecha 31 de diciembre de 2012, que a continuación se exponen:

Epígrafe I – INMUEBLES

Relación S1 Suelo Edificable	27.672.713,16€ (3 altas)
Relación S2 Suelo No Edificable	613.145,37€ (7 altas)
Relación S3 Suelo en Vía Pública	36.167.703,49€ (44 altas)
Relación S4 Suelo Rústico	24.358,44€ (1 alta)



Relación S5 Suelo Espacios Libres	19.452.091,32€ (34 altas)
Relación E3 Edificios y Locales Públicos	4.023.050,14€ (9 altas)
Relación E4 Edificios e Instal. de Infraestructuras	12.613.635,31€ (24 altas)
Relación E5 Fincas Urbanas	849.336,46€ (16 altas)
Relación E10 Aparcamtos. vinculados edif. priv.	4.015.195,36€ (12 altas)
Relación CM Centros Escolares Municipales	33.851.121,13€ (6 altas)
Relación A1 Parques Urbanos	10.105.290,43€ (1 alta)
Relación A2 Jardines	3.298.107,32€ (13 altas)
Relación A3 Plazas Ajardinadas	506.479,91€ (1 alta)
Relación A5 Instalaciones Deportivas	14.717.189,65€ (3alta)
Relación R2 Imágenes, Estatuas y Monumentos	88.000,00€ (2 altas)
Relación R3 Fuentes Artísticas	<u>782.806,52€ (3 altas)</u>
TOTAL ALTAS EPIG. I	168.780.224,01 €
Epígrafe II - DERECHOS REALES Y OTROS DERECHOS SOBRE INMUEBLES	
Relación 04 Derechos de Vuelo	93.614,61 € (3 altas)
Relación 05 Servidumbres	<u>932.078,69 € (13 altas)</u>
TOTAL ALTAS EPIG. II	1.025.693,30 €
Epígrafe III - BIENES MUEBLES HCO. ARTÍSTICOS	
Relación 7ª Museo Hco. Ciudad. Sec. Pintura y Dibujo	33.000,00 € (5 altas)
Relación 8ª Museo Hco. Ciudad. Sec. Escultura	14.010,12 € (2 altas)
Relación 16ª Museo Hco. Ciudad. Sec. Etnográfica	650,00 € (3 altas)



Relación 19ª Varios	600,00 € (1 alta)
Relación 26ª Museo Blasco Ibáñez	2.300,00 € (1 alta)
Relación 28ª Indumentaria y Textil	<u>35.000,00 € (1 alta)</u>
TOTAL ALTAS EPIG. III	85.560,12 €
Epígrafe V – VEHÍCULOS	
Relación 01 Turismos	20.416,00 € (4 altas)
Relación 03 Motocicletas, Ciclomotores y Motocarros	<u>131.783,12 € (7 altas)</u>
TOTAL ALTAS EPIG. V	152.199,12 €
Epígrafe VII - OTROS BIENES MUEBLES	
Relación AB Electrodomésticos	8.725,81€ (11 altas)
Relación AC Varios (Compras y Almacenes)	38.425,79€ (7 altas)
Relación A2 Máq.fotocopiar y reprografía	2.680,00€ (2 altas)
Relación A3 Televisión, audio y vídeo	22.806,15€ (17 altas)
Relación A4 Mesas y Mostradores	17.323,79€ (16 altas)
Relación A5 Sillas y similares	24.045,11€ (16 altas)
Relación A6 Armarios, Estanterías y Archivadores	23.139,43 € (15 altas)
Relación A9 Mueble Auxiliar	5.545,69 € (7 altas)
Relación CL Instalaciones y equipos tcos. Laboratorio	399,00 € (1 alta)
Relación CT Instalaciones y equipos tcos. Tráfico	2.194,25 € (1 alta)
Relación C3 Útiles y equipos técnicos de Bomberos	272.402,25 € (33 altas)
Relación C6 Equipos externos de acondicionamiento	8.260,78 € (1 alta)



Relación C9 Otros útiles y equipos tcos. Servs. mpales.	26.212,52 € (27 altas)
Relación F3 Otros equipos de comunicación	1.107,52 € (1 alta)
Relación I1 Microordenadores	145.853,40€ (170altas)
Relación I3 Impresoras	10.538,72€ (13 altas)
Relación I5 Máquinas de acabado	338,80 € (1 alta)
Relación I6 Equipos Informáticos Varios	170.606,90 € (31 altas)
Relación I7 Licencias Software	566.788,23 € (27 altas)
Relación MP Marcas y Patentes	<u>1.135,32 € (2 altas)</u>
TOTAL ALTAS EPIG. VII	1.348.529,46 €

Epígrafe VIII - BIENES Y DERECHOS REVERTIBLES

Relación AD Adscripciones	48 altas (sin valoración)
Relación CA Concesiones Demaniales	5 altas (sin valoración)
Relación CP Cesiones a Precario	3 altas (sin valoración)
Relación CU Cesiones de Uso	24 altas (sin valoración)
TOTAL ALTAS AÑO 2012	171.392.206,01 €

Segundo. Que se reflejen en el Inventario de Bienes de la Corporación, las bajas producidas en el año 2012, contenidas de manera individualizada en el Listado nº 2 Bajas a fecha 31 de diciembre de 2012', que a continuación se exponen:

Epígrafe I – INMUEBLES

Relación S1 Suelo Edificable	1.975.107,97€ (6 b.)
Relación S2 Suelo No Edificable	635.608,17€ (30 b.)
Relación S4 Suelo Rústico	62.959,62€ (1 baja)



Relación S5 Suelo Espacios Libres	3.197.735,64€ (18 b.)
Relación E5 Fincas Urbanas	108.104,32€ (2 bajas)
Relación E6 Grupos de Viviendas	670.477,08€ (1 baja)
Relación CM Centros Escolares Municipales	154.789,01€ (1 baja)
Relación A2 Jardines	450.915,34€ (1 baja)
Relación R2 Imágenes, Estatuas y Monumentos	<u>6.010,12€</u> (1 baja)
TOTAL BAJAS EPIG. I	7.261.707,27 €
Epígrafe II - DERECHOS REALES Y OTROS DERECHOS SOBRE INMUEBLES	
Relación 04 Derechos de Vuelo	92.714,49 € (2 bajas)
Relación AU Aprovechamientos Urbanísticos	<u>81.478,85 €</u> (1 baja)
TOTAL BAJAS EPIG. II	174.193,34 €
Epígrafe III – BIENES MUEBLES HCO. ARTÍSTICOS	
Relación 08 Museo Hco. Ciudad. (Sec. Escultura)	<u>8.000,00 €</u> (1 baja)
TOTAL BAJAS EPIG. III	8.000,00 €
Epígrafe V – VEHÍCULOS	
Relación 01 Turismos	36.063,06 € (5 bajas)
Relación 02 Camiones, Furgonetas, Ambulc., etc.	7.116,83 € (3 bajas)
Relación 03 Motocicletas, Ciclomotores y Motocarros	<u>61.279,45 €</u> (5 bajas)
TOTAL BAJAS EPIG. V	104.459,34 €
Epígrafe VIII - BIENES Y DERECHOS REVERTIBLES	
Relación AD Adscripciones	19 bajas (sin valoración)



Relación CA Concesiones Demaniales	13 bajas (sin valoración)
Relación CP Cesiones a Precario	6 bajas (sin valoración)
Relación CU Cesiones de Uso	3 bajas (sin valoración)
Relación DS Derechos de Superficie.-	1 baja (sin valoración)
TOTAL BAJAS AÑO 2012	7.548.359,95 €

Tercero. Que se reflejen en el Inventario de Bienes de la Corporación, las variaciones en más y en menos producidas durante el año 2012 y aquellas otras modificaciones, sin repercusión económica, contenidas de manera individualizada en el Listado nº 3 Variaciones en más, en menos y otras modificaciones sin repercusión económica a fecha 31 de diciembre de 2012, que a continuación se exponen:

VARIACIONES EN MÁS PRODUCIDAS EN EL AÑO 2012

Epígrafe I – INMUEBLES

Relación S1 Suelo Edificable.-	2.854.763,76€(2 variaciones)
Relación S3 Suelo en Vía Pública	2.635.250,81€ (2 variación)
Relación S5 Suelo Espacios Libres	212.823,68€ (1 variación)
Relación E1 Almacenes	2.289.784,99€ (1 variación)
Relación E3 Edificios y Locales Públ.	3.282.245,73 € (4 variaciones)
Relación E4 Edificios e Inst. Infraestr.	200.948,62€ (1 variación)
Relación CM Centros Escolares Municipales	2.708.842,26€ (1 variación)
Relación R2 Imágenes, Estatuas y Monumentos	<u>2.264.011,94€ (1 variación)</u>
TOTAL VARIACIONES EN MÁS EPIG. I	16.448.671,79 €

Epígrafe VII - OTROS BIENES MUEBLES

Relación I7 Licencias Software	<u>351.892,80€ (2 variaciones)</u>
--------------------------------	------------------------------------

TOTAL VARIACIONES EN MÁS EPIG. VII	351.892,80 €
TOTAL VARIACIONES EN MÁS AÑO 2012	16.800.564,59 €
VARIACIONES EN MENOS PRODUCIDAS EN EL AÑO 2012	
Epígrafe I – INMUEBLES	
Relación S1 Suelo Edificable	659.964,00€ (1 variación)
Relación S2 Suelo No Edificable	<u>45.870,49€ (2 variaciones)</u>
TOTAL VARIACIONES EN MENOS EPIG. I	705.834,49 €

TOTAL VARIACIONES EN MENOS AÑO 2012: 705.834,49 EUROS.

VARIACIONES SIN REPERCUSIÓN ECONÓMICA PRODUCIDAS EN EL AÑO
2012

Epígrafe I – INMUEBLES	
Relación S3 Suelo para Vía Pública	6 variaciones s/reperc. económica
Relación S5 Suelo para Espacios Libres	3 variaciones s/reperc. económica
Relación E2 Cementerios.	1 variación s/reperc. económica
Relación E10 Aparc. vincul. edif. priv.	9 variaciones s/reperc. económica
Relación CM Centros Escolares Mcpales.	1 variación s/reperc. económica
Relación A1 Parques Urbanos	1 variación s/reperc. económica
Relación A2 Jardines	3 variaciones s/reperc. económica
Relación A5 Instalaciones Deportivas	2 variaciones s/reperc. económica
Relación R3 Fuentes Artísticas	1 variación s/reperc. económica
Epígrafe V – VEHÍCULOS	
Relación 01 Turismos	5 variaciones s/reperc. económica



Relación 02 Camiones, Furgonetas, etc. 3 variaciones s/reperc. económica

Relación 03 Motocicletas, Ciclom., etc. 4 variaciones s/reperc. económica

Cuarto. Que se apruebe el Inventario de Bienes totalizado al 31 de diciembre de 2012, cuyo total general -luego de las bajas, altas, variaciones y modificaciones que anteceden- es el siguiente:

TOTAL GENERAL

EPIGRAFE I – INMUEBLES	2.396.067.629,48 €
EPIGRAFE II - DERECHOS REALES	3.543.983,56 €
EPIGRAFE III - PATRIMONIO HCO. ARTISTICO	11.981.730,79 €
EPIGRAFE IV –VALORES MOBILS./CRÉDT./DCHOS.	73.693.275,12 €
EPIGRAFE V - VEHÍCULOS	16.204.171,73 €
EPIGRAFE VI – SEMOVIENTES	43.152,68 €
EPIGRAFE VII - OTROS BIENES MUEBLES	65.515.840,04 €
EPIGRAFE VIII - BIENES Y DERECHOS REVERTIBLES	sin valorar
TOTAL EUROS	2.567.049.783,40 €

Importa el presente resumen, totalizado al 31 diciembre de 2012, la cantidad de dos mil quinientos sesenta y siete millones cuarenta y nueve mil setecientos ochenta y tres euros con cuarenta céntimos (2.567.049.783,40 €).

Quinto. Que se remita certificación del Inventario de Bienes a la delegada del Gobierno y a la Generalidad Valenciana.

Sexto. Dar cuenta de la presente aprobación de la rectificación del Inventario al Pleno de la Corporación.

Séptimo. Que se faculte a la Alcaldía para dar cumplimiento a los acuerdos que se tomen por la Junta de Gobierno Local, con motivo de esta propuesta y todo cuanto se relacione con un mejor servicio de las propiedades municipales.”

6.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda que propone aprobar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Valencia.

Se incorporan a la sesión la Sra. Ramón-Llin y la Sra. Beneyto.

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, se producen las siguientes:

El Sr. Sanchis, del Grupo Municipal EUPV, manifiesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa. Srs. regidors, Sres. regidores.

Primer de tot, desitjar-los bones festes i feliç any nou.

Inicie la meua intervenció per a fixar el vot en contra del nostre grup municipal a l'aprovació d'aquest Pla de Mobilitat. I ho fem no perquè estiguem satisfets amb el treball que han fet aquells qui han elaborat el pla, des d'un principi vam dir que era un pla necessari per a la nostra ciutat, sinó perquè considerem que ha tingut un dèficit de participació des de l'inici i també un dèficit pensem que prou inexplicable a l'hora d'acceptar algunes al·legacions que formen part inclús del corpus del dit Pla de Mobilitat.

A més a més, la participació en la qual se'ns ha deixat als grups municipals ha deixat prou que desitjar. Ja ho vam dir al seu moment quan vam tindre la primera presentació d'aquest pla, vam ser convocats quan solament quedaven 48 hores per a la

finalització de les al·legacions. I després, amb el compromís de poder parlar sobre aquelles al·legacions que havien presentat en una reunió posterior no s'acabà produint.

I no entenem com moltes de les al·legacions han estat rebutjades, algunes per forma ja que com dic estaven recollides i altres perquè considerem que són fonamentals per a què hi haja un pla de mobilitat real, aplicable, executable en terminis i amb un pressupost per a què no quede únicament en un pla que es presenta perquè cal cobrar una subvenció.

Pensem que el pla patix i així ho hem dit en les nostres al·legacions i per això no estem d'acord amb el rebuig que hui tenim damunt la taula de les nostres al·legacions, pel que fa a un pla que s'ha desenvolupat d'esquenes a l'àrea metropolitana. De fet, en una de les respostes que se'ns dóna al Grup Municipal EUPV reconeix literalment que el fet de tindre un pla de mobilitat que puga abastir tota l'àrea metropolitana no constitueix un objectiu principal del Pla de Mobilitat i pensem per tant que això acaba convertint-lo en un pla ineficaç perquè nega la realitat de la nostra ciutat, que és una ciutat oberta al conjunt de municipis que ens envolta.

Per altra banda, també hem vist com el PP en aquestos dies no solament en el desenvolupament del Pla de Mobilitat sinó quan hem tingut notícies de com coordinar per exemple el servei de lloguer de bicicletes, precisament un dels problemes ha estat com es pot fer des del punt de vista metropolità que hi haja un mateix servei per a llogar bicicletes i poder per tant utilitzar aquest mitjà de transport per a arribar a la ciutat de València des d'altres municipis.

Al final aquestos problemes són sempre derivats a la Generalitat, una Generalitat que cal recordar ha liquidat l'Agència Valenciana de Mobilitat i per tant entenem que eixa col·laboració fonamental entre els ajuntaments que hauria de donar-se i que hauria de presidir el contingut del Pla de Mobilitat no es dóna.

Per altra banda, tampoc no entenem el perquè es rebutja que hi haja un estudi econòmic i financer en el pla. Ens pareix que és fonamental saber quines són les possibilitats de finançament per a poder executar-lo en uns terminis realistes i raonables, i en les respostes que se'ns han donat se'ns confirma que no es pot aplicar ja que hi ha

unes possibilitats de finançament que estan subjectes a la situació econòmica. Això és una evidència, evidentment, però també pensem que hauria d'haver una major voluntat real per part de l'equip de govern a l'hora de plantejar un pla de mobilitat que necessita per tant un estudi econòmic i financer, i evidentment un pressupost darrere.

Després, és paradoxal també que s'afirme que València no té un pla de seguretat viària quan entenem que la seguretat viària i la mobilitat estan estretament relacionades. No és la primera vegada que també hem parlat d'aquest tema de la seguretat viària, de la mobilitat... Des d'EUPV consideràvem que era un aspecte també fonamental a tindre en compte en el Pla de Mobilitat.

Després, ja ho he dit això de la conjuntura econòmica que apareix en moltes de les respostes que se'ns donen a les al·legacions, no solament les nostres sinó altres que també han estat presentades per altres grups, la qual cosa deixa per tant l'aplicació d'aquest pla crec que en suspens o almenys com deia sense terminis clars d'executar.

I després, una altra negativa que tampoc acabem de comprendre que és la negativa a sumar València dins la Xarxa Europea de Ciutats 30. És a dir, ciutats que limiten de forma clara la circulació a 30 km/h, a excepció feta de les grans vies o algunes rondes on podrien elevar la velocitat a 50 km/h. El Pla confon la creació de zones 30 amb la declaració de ciutat 30, és una qüestió de concepte. Poden haver carrers, inclús ja existixen a la nostra ciutat, però el sumar-nos i el convertir-nos en una ciutat 30 no vol dir que el que presidix la circulació dels cotxes en la ciutat de València és una limitació de la velocitat que per altra banda com deia abans garantiria també la mateixa seguretat viària.

També es rebutgen algunes qüestions com els ciclocarrers, la qual cosa expulsa novament la bicicleta de la calçada obligant-la a circular per eixos carril bici on s'han de disputar l'espai el cicliste i els vianant, que ja ho hem denunciat moltes vegades a banda de ser un conflicte no resol la problemàtica de la mobilitat i continua fent molt perillós el poder transitar en bicicleta per la nostra ciutat. I després, altres qüestions que també ens pareixien fonamentals quan presentarem les al·legacions com era fer per als vianants el centre històric.

És a dir, un pla que fóra valent, evidentment que no s'executara de forma immediata però que sí tinguera en compte com altres moltes ciutats com per exemple ho ha fet la ciutat de Sevilla que és d'una grandària molt semblant al de la ciutat de València i sobretot el seu conjunt històric, que a Sevilla està tancat al trànsit i que ací hauríem d'haver-lo acceptat des del punt de vista d'EUPV. Per tant, dins d'aquest resum perquè les al·legacions presentades i rebutjades són moltes però volia fer un resum de quins són els motius pels quals votem en contra.

Gràcies.”

El Sr. Ribó, del Grupo Compromís, dice:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Intervinc per a manifestar que ens anem a abstenir en este punt sobre el Pla de Mobilitat. Ens abstenim perquè reconeixem que el Pla de Mobilitat té molts aspectes positius –no tots, però molts aspectes positius- per a la mobilitat sostenible de València. Té molts aspectes positius perquè esta fet per una empresa tècnicament qualificada, amb experts en mobilitat que han treballat en moltes ciutats espanyoles.

Però el Pla de Mobilitat s'ha fet per imperatiu legal, ho volem reconèixer. Ja tenim Pla abans d'acabar l'any, ja podrem cobrar les subvencions que diu la Llei d'Economia Sostenible que és necessari un pla de mobilitat. Ja tindrem l'obligat pla de mobilitat per a les ciutats de més de 20.000 habitants que reclama la Llei de Mobilitat Valenciana. Per tant, ja tenim complit aquest aspecte.

Però hi ha un altre aspecte que ens preocupa més, en el punt que avui es va a aprovar diu en el punt núm. 4: *‘Las medidas previstas serán analizadas siempre y cuando resulten técnicamente y económicamente viables en función de la cobertura presupuestaria’*. Ací està el nostre gran desacord amb el Pla. En aquest Pla, segons el que diu allò que van aprovar vostés, hi ha mesures tècnicament viables i n'hi ha altres que per eliminació no deuen de ser tècnicament viables perquè sinó no les separarien. M'agradaria saber perquè fan aquesta diferenciació, perquè des de l'excusa del tècnicament viables estan dient a una empresa que estan fent propostes que no ho són.

Nosaltres entenem que per elements pressupostaris no es faça un pla amb molta rapidesa, estem en una situació crítica. Però els hem de dir amb claredat: vostés amb l'excusa del tècnicament viable van a fer el que els interesse. Estan amagant unes decisions polítiques de no complir molts dels elements que diu en este Pla. I com que m'interessa posar exemples perquè així ho entendran millor els hi vaig a posar tres.

Primer exemple, de fa 10 o 11 anys. Jo presentí en les Corts Valencianes una proposta perquè es ficara la prioritització semaforica en els tramvies, que depenen de la Generalitat com vostés saben. El conseller en aquell moment em va dir que no es podia fer perquè l'Ajuntament de València no ho considerava possible. Açò és una de les primeres propostes que està en el Pla de Mobilitat.

Segon exemple. Moltes vegades hem demanat els grups ecologistes, València en bici, els grups d'ací..., que es fera l'anell ciclista a la ciutat de València: Colón, Guillem de Castro, riu. Se'ns ha dit ací que no és tècnicament viable, que hi havia problemes tècnics. És una proposta que està en el Pla de Mobilitat. Per tant, poseu-vos d'acord.

Tercer element. Nosaltres en l'últim ple presentàrem una moció per a què s'aprovara el Pacte de Mobilitat com està funcionant en Vitòria, Màlaga, Barcelona..., com instrument de participació i de dinamització del Pla. El regidor responsable va intervenir i va dir una cosa per posar exemple de València com a ciutat de gran mobilitat, ens van posar l'anàlisi que fa l'empresa de GPS Tom tom de què València és una ciutat amb poca congestió. És cert, ho diu aquesta empresa, és reconegut. Però ací hi ha un element molt clar: la mobilitat sostenible no és la congestió dels cotxes privats. No hi ha cap proposta al Pla sobre la congestió, però eixe és l'element que defineix la bona mobilitat de la ciutat.

Este és el problema que tenim, la resta d'elements que no siguen congestió de cotxes és secundari. Per això no podem prioritzar els semàfors de l'EMT com es proposa perquè augmenta la congestió dels cotxes; per això no es poden prioritzar els semàfors dels tramvies, augmenta la congestió dels cotxes; per això no es pot fer un carril-bici en l'anell ciclista, pot augmentar la congestió dels cotxes; per això tenim els



semàfors perquè es vaja a 70 km/h en les eixides de València, etc. Per açò, no confiem en com executaran el Pla, Sr. regidor de Transports.

Gràcies.”

El Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, se expresa en los siguientes términos:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Vull començar manifestant de partida la nostra satisfacció perquè es presente este Pla. Era per al meu grup una necessitat urgent que veníem demanant almenys des de l'any 2000 en este Ple mitjançant mocions, la darrera una moció conjunta amb els altres grups de l'oposició en novembre de 2011, fa ja dos anys.

Nosaltres sempre ho hem entés com un pla que deixara darrere la vella gestió funcional del trànsit, adreçada bàsicament a afavorir l'ús del cotxe -que era el tradicional a València- i estimulara i fera possible un canvi en els hàbits de transport, que havia de repercutir entre altres coses en disminuir la contaminació i estalviar energia, millorar el trànsit i incrementar la seguretat, recuperar l'espai públic i guanyar qualitat urbana, guanyar qualitat de vida per a les persones; i per suposat, fomentar el turisme, el xicotet comerç i en conseqüència l'activitat econòmica.

Era no sols una reivindicació política i social, també estàvem obligats per una caterva de normes i lleis: des del tractat de Kioto a la Llei Valenciana de Mobilitat, de 2001, passant per directives europees, l'Estratègia Espanyola de la Mobilitat Sostenible, la Llei d'Economia Sostenible... Bé, hi ha que dir que els ha costat prou però al final ho han fet encara que siga -com s'ha dit- per un imperatiu legal.

I en base a això, nosaltres el primer que fem és una lectura positiva del Pla, encara que en primer terme creiem que la seua primera carència està en la participació. Un pla d'estes característiques –i així ho fan constar quasi totes les guies d'elaboració- quan es presenta ha de respondre a un ample procés de participació pública. Vostés, que tenen una mena d'al·lèrgia en estos processos i fa poc ho parlàvem en el pla de la Marina, ho han resolt amb un parell de reunions, algunes d'elles al ple de l'estiu en

plena canícula, i amb els grups de l'oposició ni tan sols això, amb una reunió com bé s'ha dit 48 hores abans de què acabara el termini d'al·legacions.

En segon lloc, entrant ja en qüestions concretes del Pla, trobem -i així ho varem manifestar a les nostres al·legacions- que l'anàlisi de la situació de partida malgrat la utilització abundant de dades oficials que s'ha fet manca d'alguns elements de judici que fan que la diagnosi consegüent, la qual s'aplica després per a elaborar les propostes siga l'adequada. En concret, per dir-li algunes, les dades de la contaminació atmosfèrica emprades per a nosaltres no són ni exhaustives ni rigoroses donada la dispersió que n'hi ha dels aparells de medicació, la major part d'ells estan allunyats dels focus de contaminació més importants vinculats al trànsit. Trobem a faltar també una radiografia adient de les condicions en què es troben molts dels espais públics que el Pla considera adequats per als vianants o la bicicleta. És a dir, l'anàlisi de les infraestructures que ja existixen no està suficientment fonamentat. Per no parlar de la situació del trànsit i la seua xarxa al centre històric.

Hi ha una costa que ens crida l'atenció: confondre que la major part dels desplaçaments es facen a peu amb què els vianants siguen els protagonistes de la mobilitat a València. Els vianants no són els protagonistes, ho són els automòbils perquè que hi haja molts desplaçaments a peu no vol dir que la ciutat estiga concebuda per als vianants, està concebuda fonamentalment per als automòbils.

En tercer lloc, com ja varem manifestar, les propostes d'actuació ens semblen en genera positives i adients, però moltes d'elles ens semblen incompletes o poc ambicioses com aquelles que fan referència al tancament al trànsit de carrers, especialment al centre històric; altres que directament no estan contemplades, com la urbanització de grans infraestructures viàries com l'av. del Port o la tercera ronda; o la mateixa recuperació de l'Albereda.

És també una greu carència la manca de propostes respecte als aparcaments subterranis per a residents quan el mateix Pla estableix com una cosa important la gestió d'estacionaments precisament en l'alliberament d'espai públic i en l'estratègia de mobilitat. Així mateix, ens sembla excessiu l'horitzó temporal de 16 anys fixat al Pla i

la manca d'un veritable estudi econòmic i financer que ens reforça en la idea de què el Pla pot acabar –com alguns altres d'este Ajuntament- en una mena declaració de bones intencions. Per no parlar, per suposat, d'una manca de visió metropolitana més enllà d'estudiar els moviments de mobilitat que es produïxen entre l'àrea metropolitana i la ciutat i una declaració genèrica; entenem que la visió metropolitana és fonamental a l'hora d'abordar la mobilitat.

En definitiva, ens haguera agradat votar favorablement el Pla, conté molts elements positius i moltes propostes interessants. Però creiem que es podia haver millorat a través de les al·legacions, que malauradament ni les nostres ni les de moltes entitats han estat tingudes en compte en allò substancial i ens obliga a votar abstenció confiant en què en el seu desenvolupament puguem fer més aportacions i per suposat puguem millorar-lo.

Res més i moltes gràcies.”

El Sr. Mendoza, por el Grupo Popular, manifiesta:

“Gracias, alcaldesa.

El Plan de Movilidad Urbana es el documento de planificación estratégica más importante que hay en la ciudad. Este Plan va a recoger todas las medidas que se van a adoptar a partir de ahora en cuestiones de movilidad en la ciudad de Valencia. Desde aquí lo primero de debo hacer es agradecer la participación a todas las entidades y colectivos que voy a nombrar, que han participado en la elaboración de este plan. Por supuesto, también a los técnicos, 41 profesionales de reconocido prestigio internacional que han estado trabajando durante casi un año en este plan y que han recogido la verdadera información disponible en la ciudad junto con el equipo técnico de funcionarios de esta casa que junto a ellos han hecho un análisis de cómo se mueve esta ciudad.

Quiero agradecer a Adiva, a Aven, a la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico, a la Asociación de Discapitados, a la Asociación de Empresarios del Transporte de Viajeros de Valencia, a la Asociación Gremial Provincial, Autotaxi de

Valencia, a la Asociación de Supermercados de la Comunidad Valenciana, a la Asociación de Vecinos de Valencia, a la Asociación Valencia en Bici, a la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, al Colegio de Geógrafos, al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, al Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, al Colegio de Arquitectos, al Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, a la Confederación de Comerciantes y Autónomos de la Comunidad Valenciana, a la Cooperativa Valenciana de Taxistas, a Desayuno con Viandantes, a la Diputación de Valencia, a la EMT, a la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, a la Federación de Padres y Madres, a FGV, a la Generalitat Valenciana, al Grupo Leche Pascual, a la ONCE, a la operadora de Metrobús, a la Universitat de València y a la Universidad Politécnica de Valencia.

Creo que la participación –y así se nos ha hecho llegar- ha sido extensa. También quiero agradecer a los grupos de la oposición su implicación y sus ganas de participar. Creo que el problema es que en cierta manera les ha cogido un poco con el pie cambiado porque no esperaban que este grupo municipal pudiera hacer un plan que recogiera tanta sensibilidad y que tuviera tan poca implicación política, de ahí que la mayoría de las alegaciones ya estaban recogidas en el plan.

Nosotros vamos a trabajar en cuatro campos de actuación. Por una parte, el peatón. El 48,2% de los desplazamientos que se realizan en la ciudad de Valencia se realizan a pie. Por lo tanto, nuestra intención es poner en valor todos los espacios públicos urbanos a través de la creación de itinerarios peatonales, la mejora de la accesibilidad peatonal en el centro histórico, la ampliación de aceras en el viario de acceso al centro, la estructuración de diversas supermanzanas y ejes multifuncionales, implantando caminos escolares... Esto sería las grandes líneas del peatón.

Para el tema de la bicicleta y sobre todo porque desde el 2009 el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad de Valencia ha sido de un 17%, algo que no es usual ni hay datos iguales en ninguna ciudad de España. Por lo tanto, vamos a continuar extendiendo nuestra infraestructura ciclista en la ciudad consolidando una red y manteniéndola, mejorándola y por supuesto dándole la seguridad que necesita el ciclista.

Vamos a trabajar por la intermodalidad, algo de lo cual se duda de que tengamos la intención de trabajar. Lo que sí que queremos es que cuando trabajemos con la intermodalidad los usuarios de Valenbisi de la ciudad de Valencia no se vean afectados. Por lo tanto, creo que hay soluciones para eso y en eso estamos trabajando. Nuestra intención, como así recoge el Plan, es aumentar en 90 km más la red de carriles bici de la ciudad. No tienen que ir todos por la acera, lo que pasa es que en algunas circunstancias la red viaria no permite otra circunstancia. Pero a partir de este momento les anuncio que todos van a ser carriles segregados, protegidos; esa es nuestra intención. O sobre la acera en aquellas en que el ancho nos lo permita o sobre la calzada. Ampliación del número de plazas de estacionamiento de bicicletas e intensificar y ampliar las medidas de seguridad contra el robo de bicicletas.

En cuanto al transporte urbano, nuestra intención es incrementar la velocidad del transporte porque creo que cuando consigamos que los usuarios del transporte privado entiendan que la velocidad comercial que les puede dar la EMT podamos mejorarla aún más si cabe, creo que abandonarán su vehículo en casa y se subirán al autobús. La nueva configuración de una red de autobuses, la coordinación de un sistema metropolitano para establecer la intermodalidad, que es algo en lo que también trabajamos aunque no tiene que ver con el Plan de Movilidad Urbana porque el Plan habla de la movilidad de la ciudad de Valencia aunque sí que puede apuntar algunas líneas estratégicas. Como he dicho, mejorar la velocidad comercial de la EMT, creación de carriles exclusivos y las diez líneas exprés que yo creo que ustedes han leído.

Para el vehículo privado, obedecer a criterios de racionalidad y sostenibilidad de la ciudad; potenciar otros medios de transporte; jerarquización y reordenación del tráfico arterial -lo que quiere decir que intentemos que el vehículo privado no utilice el centro histórico como paso, para atravesarlo lo menos posible-; la implantación de zonas 30, como ya hemos hecho en muchas zonas de la ciudad, ampliarlo a aquellos barrios en los que podamos; ampliar las zonas naranja; y ampliar las plazas de aparcamiento naturalmente para aquellos que más las necesitan y las plazas de carga y descarga.

Gracias.”

Se ausenta de la sesión el Sr. Crespo.

Abierto el segundo turno de intervenciones por la Alcaldía-Presidencia, el Sr. Sanchis, manifiesta:

“Gràcies, Sra. Alcaldessa.

De fet, una de les qüestions que vosté estava comentant ara que era la limitació de la velocitat a 30 km/h en la ciutat és el que ens va portar a nosaltres que precisament perquè reconeixiem des d'un principi que a València ja hi ha carrers que tenen aquesta limitació el que València poguera sumar-se a la Xarxa de Ciutats 30. La resposta que se'ns dona a les al·legacions és que no hi ha cap ciutat europea que estiga en aquesta xarxa, simplement dir que des d'octubre de 2011 París, Toulouse i Estrasburg estan fent totes les modificacions de la seua mateixa mobilitat per a implantar aquesta realitat. Estem parlant inclús de ciutats que són més grans que València i per tant demostren que sí que es pot.

Per altra banda, dir que en quant al tema de les al·legacions nosaltres pensem que no cal confondre la participació pública amb la presentació d'al·legacions. De fet, hi ha un conjunt d'al·legacions presentades precisament perquè hi ha una mancança d'inici de participació. Evidentment, s'han reunit vostés amb totes les institucions i associacions que ha dit en la seua intervenció però també és de veres que han rebutjat el conjunt de les al·legacions, no solament les d'EUPV sinó les d'altres entitats com l'Associació Valenciana d'Estudi i Protecció de la Natura, d'Acció Ecologista-Agró, de la UGT, dels col·lectius ciclistes, inclús de FGV a l'hora de coordinar el transport públic tant de la ciutat de València com de la resta del transport públic metropolità.

A més a més, les al·legacions rebutjades són totes molt semblants. El comú denominador és falta de participació pública; falta d'estudi econòmic i financer; falta de temporalització d'aplicació del pla; falta del pacte per la mobilitat; coordinació i



consens amb altres administracions; falta de coordinació entre el PGOU i el Pla de Mobilitat; falta de mesures per al seguiment i avaluació del pla que ens pareix fonamental, com he dit en la meua primera intervenció; la necessitat de declarar València com a ciutat 30 -no solament ho hem presentant nosaltres, ha estat una petició o al·legació també prou comuna-; tancar íntegrament al trànsit el centre històric; la creació de la mesa per la bicicleta, etc.

Del conjunt de les al·legacions presentades, el mateix informe del Servei de Circulació, Transports i Infraestructures reconeix que les al·legacions s'han desestimat perquè ja estan incloses en el Pla de Mobilitat. Però també s'ha de dir que el 54% de les al·legacions rebutjades s'han desestimat perquè segons el Servei fan referència a qüestions que no són competència del Pla de Mobilitat i solament s'han tingut en compte el 6% de les al·legacions presentades. És a dir, si tenim en compte que el comú denominador de les al·legacions era el que he dit abans i que només s'ha tingut en compte eixe 6%, els nostres dubtes d'aplicació del Pla de Mobilitat i les seues deficiències continuen estant ací. Encara que vosté sap perfectament que si en l'aplicació del pla i el seu desenvolupament veiem que realment s'estan complint en bona part tindrà evidentment el nostre suport, però inicialment mantenim el nostre vot en contra.

Gràcies.”

El Sr. Ribó añaade:

“Gràcies.

Hem escoltat amb cura tota la relació de propostes que ha fet vostés, la majoria són propostes que estan en el Pla de Mobilitat com era lògic. Jo li volia comentar que se n'ha deixat alguna, que m'ha cridat l'atenció si és perquè se n'ha oblidat ¿És un oblit conscient o inconscient? La primera, en el tema dels vianants quan parla de què és efectivament la forma de moure's més important quantitativament en la ciutat s'ha oblidat d'una cosa que diu el Pla de Mobilitat que són els aparcaments de motos en les voreres. Hi ha fotos fins i tot en el Pla dels problemes que generen aquests aparcaments. Nosaltres varem presentar una moció en este sentir per a què les motos aparquen on s'ha

d'aparcar normalment que és no en la vorera sinó en la calçada, eliminant algunes places de cotxes i substituint-les com es fa. Però només donant una volta als carrers d'aquest Ajuntament és evident el descontrol que hi ha en el tema de l'aparcament. Crec que seria interessant parlar d'aquest tema també.

Ha parlat d'un altre aspecte que és augmentar la velocitat del transport, estem d'acord. Els dos factors fonamentals per a millorar la qualitat de l'EMT són velocitat i freqüència de les unitats mòbils. La pregunta és: ¿Com augmentarà esta velocitat? Perquè hi ha una proposta molt clara, que és el tema de la prioritització semafòrica que li vam presentar també fa un mes o dos i vosté va dir que no, que això és una cosa que tècnicament no era possible, etc. Es va presentar a la Comissió d'Urbanisme, concretament. Ens agradaria que ens ho explicara. ¿O és que va a utilitzar sistemes com és el sistema de metro terrestre, com es fa a algunes ciutats? M'agradaria que ens ho explicara un poquiu més això d'augmentar la velocitat. Evidentment, no és augmentar la velocitat de les unitats mòbils que poden anar molt més ràpides; això no tindria sentit. És o prioritat semafòrica o que l'accés dels vianants als cotxes siga més ràpida mitjançant sistemes que hi ha en el món, el sistema que se'n diu Metro en superfície.

Per últim, ens agradaria també que ens comentara si es pensa prendre algun tipus de mesura sobre l'excés de velocitat que tenen els cotxes en la ciutat de València en moltes de les grans avingudes, entrades i eixides de la ciutat. Ens sembla preocupant, a més de semblar-nos clarament il·legal perquè la legalitat no permet passar de 50 km/h però qualsevol personal pot comprovar que en determinades avingudes entrant o eixint, o les grans avingudes de la ciutat anar a 50 km/h és per a què et xiulen perquè vas molt poc a poc. Jo crec que es pot fer alguna coseta en eixe sentit, es poden fer moltes coses amb la regulació semafòrica: programant-lo d'una altra forma, etc.

De totes maneres, li vull dir que nosaltres estarem atents a este desenvolupament del Pla. No permetrem que es quede tancat en un calaix. És un instrument de planificació de la mobilitat important i anem a treballar per a què aquest Pla es faça o almenys quede clar que no es vol fer.

Gràcies.”



El Sr. Sarrià dice:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Sr. Mendoza, em crida l’atenció que diga que perquè demanem més participació al nostre grup ens ha pillat el peu canviat. Li he dit adés que des del nostre grup es du sol·licitant a este ple l’elaboració d’un pla de mobilitat des de l’any 2000. Per suposat, canviat no ens ha pillat el peu. Jo crec que més bé a vostés els ha pillat canviat quan per obligació han tingut que redactar un pla de mobilitat quan havien negat la seua necessitat durant molts anys i no l’havien mamprés mai, això és un fet incontestable.

Ha fet vosté tota una retafila d’agraïments a totes les entitats que diu vosté que han participat en el pla, molt d’agraïment però poc de reconeixement perquè com bé s’ha manifestat la major part de les aportacions i suggeriments que s’han fet des d’eixes entitats i des de la societat civil molt en compte no les han tingudes. Una mostra ha sigut el procés d’al·legacions, que no substituïx un pla de participació pública que és el que nosaltres en tot cas hem vingut defensant. Si alguna cosa ens agradava del Pla és que en molts dels seus aspectes es respirava una filosofia que anava precisament més enllà del que deia adés relacionat amb una mera gestió funcional del trànsit.

Malgrat això, que en el Pla sí que apareix, en la resposta a les nostres al·legacions hem tornat a vore en moltes d’elles eixa filosofia vinculada al trànsit i no vinculada a l’esperit que ha d’animar un pla de mobilitat. És a dir, tenim la sensació que han intervingut més mans en l’elaboració del Pla –i en alguns casos positivament- que aquelles que han intervingut en la contestació de les al·legacions.

Vosté no ha fet ni una al·lusió per exemple a una cosa que li he plantejat respecte a la visió metropolitana i és normal que no ho faça. Per mostra un botó: si la Conselleria de Territori que és la responsable de mobilitat en l’àrea metropolitana ha presentat les seues al·legacions fora de termini, això ens dóna ja un símptoma de fins a quin punt hi ha una visió metropolitana en este pla que per a nosaltres és essencial. No és només un punt de partida, com vostés diuen en el seu pla. És necessàriament un punt de què s’ha de tindre en compte unitàriament des del principi. Nosaltres hem presentat moltes al·legacions que se’ns ha contestat que estaven incloses; era una valoració, jo

crec que moltes d'elles no estan en absolut incloses o estan merament enunciades, no estan desenrotllades i amb voluntat d'executar-les. I creiem per tot això que el Pla naix coixo.

Una altra cosa és que ens sembla que té molts elements positius i que al llarg del temps es pot desenrotllar com deia adés i el podem millorar entre tots, però el que sí que voldríem és que realment no siga només una declaració d'intencions i vaja acompanyat d'una voluntat executiva clara. Vosté en la seua mateixa redacció moltes vegades posa peròs –com bé s'ha manifestat adés- vinculats a la seua viabilitat tècnica o pressupostària que ens fa pensar que no n'hi ha una voluntat real d'aplicar-lo en la seua integritat.

Res més i moltes gràcies.”

El Sr. Mendoza cierra el segundo turno de intervenciones manifestando:

“Gracias, alcaldesa.

Por supuesto que hay una voluntad clara de que el Plan de Movilidad Urbana sea a partir de este momento la guía sobre todas las medidas que se van a tomar en la ciudad en cuestiones de movilidad. El otro día leí el informe anual sobre transporte y medio ambiente urbano que elabora la Agencia Europea de Medio Ambiente y sitúa a la ciudad de Valencia como la cuarta ciudad de Europa, con un 47%, por detrás de Ámsterdam, que es el paradigma de la bicicleta, de París y de Barcelona, como la ciudad en la que más personas se desplazan en bicicleta o andando. Esto lo único que refleja principalmente es que se ha estado trabajando a favor de la movilidad hacia una movilidad sostenible y eso es importante.

Si yo no he hecho referencia a alguna cuestión más dentro de las propuestas o de las ideas que por supuesto que recoge el Plan de Movilidad, que como repito es un plan realizado por técnicos en donde yo no me he dedicado a contestar las alegaciones que ustedes han presentado, las han contestado los técnicos. Y cuando han contestado las alegaciones he pedido cómo se habían contestado, cuántas habían sido aceptadas y porque no habían sido aceptadas, y tengo una relación de porqué no han sido aceptadas.

Es normal que algunas no hayan sido aceptadas. Por ejemplo, usted hace referencia a que no se está trabajando con la regulación semafórica del tranvía y llevamos trabajando desde el 2003 y la respuesta de la alegación dice: *‘Desde el año 2003 al 2005 se realizó la colaboración con FGV, intersección a intersección, para reducir el número de paradas en los semáforos’*. Por tanto, se está trabajando.

Hay otras propuestas como por ejemplo que la EMT llegue a La Fe. Las líneas 8, 9 y 64 llegan a La Fe. Si usted cree que esto son propuestas serias pues la verdad es que muy serias no son. No porque no sean serias, quizá porque a lo mejor han querido darle un matiz en el texto distinto, pienso que debe ser eso simplemente porque consideran esas propuestas buenas y hay que rellenar las alegaciones. Si no, no tiene sentido que yo que no he contestado las alegaciones, en las que no ha habido ninguna ingerencia política para contestarlas, muchas de ellas, la mayoría, estén ya recogidas en el plan o no hayan sido aceptadas porque no son parte del Plan de Movilidad.

Este es un plan que se ha redactado desde una perspectiva técnica, recoge la mayoría de las sensibilidades de la gente que ha estado trabajando, la mayoría de los ciudadanos. Porque se hizo una encuesta en la que participaron gran número de valencianos que hablaban de cómo se movían en esta ciudad. Y en base a esa encuesta, en base a los criterios con los que ya se lleva trabajando desde hace mucho en movilidad en esta ciudad, se redactó ese plan. Realmente ese plan recoge cómo se tiene que mover esta ciudad, con las características que tiene esta ciudad. No podemos aplicar en esta ciudad planes que a lo mejor sirven en otras ciudades porque esta ciudad no es igual a cualquier otra. Yo quiero aplicar que sea ciudad 30, pues no puede ser cuando nosotros ya llevamos trabajando en cuestiones de ciudad 30.

Por finalizar, de verdad me gustaría que hubieran votado a favor. Creo que el plan recoge la mayoría de sus sensibilidades. Por supuesto, nosotros seguiremos trabajando. Es un plan vivo y como plan vivo estoy abierto a que cualquiera de las cuestiones no recogidas en este plan que ustedes sigan aportando, porque va a ser un plan estratégico para la ciudad de Valencia durante muchos años.

Gracias.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 19 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan en contra los/las 2 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo EUPV e hicieron constar su abstención los/las 11 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista y Compromís.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“Hechos

I. 29/10/2012: Mediante moción impulsora del concejal delegado de Circulación, Transportes e Infraestructuras del Transporte se propone el inicio de los trámites tendentes a la aprobación del proyecto para la contratación del servicio de elaboración de la segunda fase del Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Valencia.

II. 24/05/2013: Previa la tramitación oportuna, la Junta de Gobierno Local acordó adjudicar el contrato de servicio de la elaboración de la 2ª fase del Plan de Movilidad de la Ciudad de Valencia a las mercantiles ‘ICOM Ingeniería y arquitectura, SA’ y ‘Estudios, proyectos y planificación, SA’, constituidas en Unión Temporal de Empresas, Ley 18/1982, de 26 de mayo (abreviadamente ‘UTE IDOM-EPYPSA’) según escritura con número de protocolo 813 otorgada en fecha 4 de junio de 2013 ante el notario de Valencia, D. ***** [expte. 04101-115-SER/12].

III. 28/06/2013: Se formaliza el contrato en documento administrativo.

IV. 01/10/2013: Mediante instancia número 00113-213-031318, el contratista presenta un CD con la memoria del Plan de Movilidad así como el correspondiente anejo cartográfico.

V. 01/10/2013: Por Decreto de la Alcaldía se ordena la inserción en el Boletín Oficial de la Provincia del Anuncio para someter el Plan de Movilidad [PMUS] a trámite de información pública por el plazo de un mes, publicación que tuvo lugar el 14 de octubre de 2013 [BOP. núm. 244].

VI. 15/10/2013: Se solicita informe a los Servicios de Contaminación Acústica y Análisis Medioambiental, emitiéndose informes favorables en fecha 16/10/2013 en cuanto a los aspectos acústicos contenidos en el PMUS y 18/10/2013 respecto de la reducción de niveles de contaminación atmosférica contemplados. Asimismo, solicitado informe al Servicio de Planeamiento, en fecha 4 de noviembre de 2013 se emite informe de conformidad al referido documento.

VII. 18/11/2013: Finalizado el trámite de información pública el 14 de noviembre de 2013, se solicita al Servicio Sociedad de la Información informe sobre las alegaciones presentadas durante dicho período, habiéndose presentado las siguientes:

Núm.	Fecha entrada	Instancia	Interesado
1	05/11/2013	00110-2013-122858, de 18/11/2013	D. *****
2	08/11/2013	00113-2013-035601	D ^a *****
3	11/11/2013	00110-2013-120539	AA.VV. de Benimàmet
4	11/11/2013	00113-2013-037543	D ^a *****
5	12/11/2013	00106-2013-003925	AA.VV. de Benimaclet
6	12/11/2013	00113-2013-036013	D. *****
7	13/11/2013	00113-2013-036264	D. *****
8	13/11/2013	00110-2013-121740	Grup Municipal EUPV
9	14/11/2013	00113-2013-036297	UGT País Valencià
10	14/11/2013	00113-2013-036300	D. *****

11	14/11/2013	00113-2013-036307	Asociación por el Medio Ambiente y el Cambio Climático
12	14/11/2013	00113-2013-036364	ADISLEV, Asociación de Empresas de Distribución de Bebidas y Alimentación a Horeca/hostelería de la Comunidad Valenciana
13	14/11/2013	00113-2013-036391	Biciutat, SL
14	14/11/2013	00113-2013-036408	CC.PP. Camí Reial nº 100
15	14/11/2013	00110-2013-121997	Grup Municipal Compromís
16	14/11/2013	00110-2013-121998	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana [FGV]
17	14/11/2013	00110-2013-122013	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos]
18	14/11/2013	00110-2013-122018	Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia
19	14/11/2013	00110-2013-122019	Nou Tapinería, SL
20	14/11/2013	00110-2013-122177	Grup Municipal Socialista
21	14/11/2013	00110-2013-122225	Grup Municipal Compromís
22	14/11/2013	00110-2013-122231	Confederación Empresarial Valenciana - CEV]
23	14/11/2013	00107-2013-005691	CC.PP. Camí Reial nº 100
24	14/11/2013	00118-2013-00885	D. *****

25	14/11/2013	00110-2013-003147	Asociació valenciana d'estudi i protecció de la natura, Acció Ecologista - Agró]
26	14/11/2013	00105-2013-006966	AA.VV. de Natzaret
27	14/11/2013	00110-2013-123977, de 20/11/2013	Federación de Asociaciones de vecinos de Valencia
28	14/11/2013	00110-2013-123978	Unión Progreso y Democracia

Instancias presentadas fuera de plazo:

Núm.	Fecha entrada	Instancia	Interesado
29	15/11/2013	00113-2013-036558	Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient [Generalitat Valenciana]

VIII. 02/12/2013: Mediante instancia número 00113-2013-038183, la mercantil ICOM, Ingeniería y Consultoría, SA, presenta por Registro General de Entrada informe a las alegaciones formuladas en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia.

IX. 09/12/2013: Por el Servicio de Circulación, Transportes y sus Infraestructuras se emite el informe que seguidamente se detalla, en donde se estiman y/o desestiman las alegaciones presentadas por los motivos que el mismo se refieren:

‘Se emite el presente informe con el fin de valorar las alegaciones formuladas y presentadas con el trámite de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante, PMUS) de la ciudad de Valencia.

A la vista del informe de las alegaciones aportado por el adjudicatario del contrato de elaboración del PMUS se redacta el presente informe que se ha estructurado atendiendo a una relación ordenada por fecha de entrada en el registro de los distintos

escritos de alegaciones presentados. Se ha reproducido el texto de cada alegación, exponiéndose a continuación la respuesta o las razones de su aceptación o rechazo. Al final se han incluido las alegaciones formuladas presentadas fuera del plazo establecido, que también han sido consideradas por la posibilidad que se presenta de mejorar el documento definitivo con la incorporación de aquellas alegaciones que sean de interés.

Se han presentado 29 escritos con alegaciones, propuestas, exigencias u otras consideraciones que se han valorado para la realización del presente informe. El número total de alegaciones identificadas es de 634. La valoración de las alegaciones se resume de la siguiente manera:

- El 41% de las alegaciones hacen referencia a cuestiones ya incluidas en el PMUS y en su valoración se han calificado con la expresión de desestimadas.

- El 6% de las alegaciones contienen propuestas de interés, por lo que se han estimado.

- El 30% de las alegaciones se han desestimado.

- El 23% de las alegaciones hacen referencia a cuestiones que no son competencia del PMUS, por lo que se han desestimado.

Numerosas alegaciones son relativas a la creación de mesas, foros, comisiones o entidades que traten temas relativos a la bicicleta o la movilidad. Se entiende que no entra dentro de los principales objetivos del PMUS las propuestas concretas sobre la generación de estos foros y comisiones, que deberán en su momento estimarse, en su caso, por los órganos de gobierno municipal, de acuerdo a su contenido y sus órganos de participación.

En varios de los escritos presentados, fundamentalmente por profesionales y especialistas en movilidad, así como en la última jornada de participación pública celebrada, se ha manifestado un reconocimiento al trabajo desarrollado por los redactores del PMUS, al gran volumen de información considerada así como al número y concreción de las propuestas. Contraria y lamentablemente, también conviene



mencionar la actitud menos constructiva de otros escritos que cuestionan la totalidad del trabajo desarrollado, estando en algún caso basados en errores conceptuales de la movilidad, como más adelante se expone.

Finalmente, se adjunta documento del PMUS en el que se han incorporado las modificaciones correspondientes a las alegaciones estimadas.

1.- Instancia con número de registro 00110 2013 122858, presentada por D. ***** , en fecha 05/11/2013

- Alegación

Pacificación tráfico: Control de los vehículos de la velocidad máxima de 50 km/h, en la ciudad e incrementos de calles 30 km/h en el centro.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en su programa 10.1 'Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad'.

- Alegación

Incremento de carriles bici, fundamentalmente en las grandes avenidas y mejora del diseño de los ya existentes, incluyendo situarlos fuera de las aceras para no quitar espacio al peatón.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en los siguientes programas:

Programa 4.1: Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas.

Programa 4.2 Mantenimiento y mejora de la red existente.

- Alegación

Campaña de sensibilización y fomento del uso de la bicicleta.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en su propuesta 15.1.2 ‘Campañas de promoción de la movilidad en bicicleta’.

- Alegación

Programa de Educación Vial en los centros educativos.

- Respuesta a la alegación

Actualmente ya existe un programa de Educación Vial en los centros educativos, por lo que no procede su inclusión en el PMUS, desestimándose esta alegación.

- Alegación

Construcción de Carril bici anillo-ronda interior.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en su propuesta 4.1.1 ‘Construcción de nuevos carriles bici’.

2.- Instancia con número de registro 00113 2013 035601, presentada por
*****.

- Alegación

Se propone establecer en las vías de tráfico de la ciudad un coeficiente de proporcionalidad máximo para limitar la anchura de calzada destinada a tráfico de vehículos respecto de la anchura de acera transitable por los peatones.

Se evitarían calles como el principio de la avenida de Suecia, con una acera de escasamente 1 m de ancho y una calzada de unos 14 m con tres carriles de tráfico y zona de aparcamiento en batería.

Desproporciones como esa hacen que la acera se haga:

- Intransitable para los peatones por la inseguridad ante el atropello que produce.
- Insufrible para los vecinos de los edificios cuyos salones o habitaciones abren sus ventanas a un ambiente con altísimos niveles de ruido y contaminación.
- Ruinosa para los comercios de planta baja, porque los viandantes no la quieren transitar.

Se conseguiría que las vías de tráfico intenso en la ciudad estuvieran acolchadas por aceras amplias y arbolado, y vías secundarias de tráfico medio o bajo mantuvieran esas mismas proporciones, de manera que no se pudiera inhabilitar para tráfico intenso una calle que no estuviera diseñada para ello.

- Respuesta de la alegación

Calificándose el PMUS como un documento de planeamiento estratégico, no está dentro de su alcance el estudio y solución de los puntos concretos que pudieran tener un funcionamiento deficiente. En este sentido, el PMUS se ha estructurado en estrategias, programas y propuestas y se ha incluido el programa 3.1 de Incremento de los niveles de seguridad en los desplazamientos a pie que tiene por objeto ir mejorando las condiciones de seguridad y comodidad para los peatones (entre otras calles en la Av. de Suecia).

En relación con la propuesta formulada, las aceras deben tener unos anchos mínimos que garanticen una movilidad peatonal segura y cómoda, pero no se puede establecer una relación de proporcionalidad entre acera y calzada, debido a que debe ser la demanda registrada (tanto de peatones como de vehículos) lo que defina el ancho

ofertado y no las características físicas de la sección de la calle o avenida, por lo que se desestima el contenido de esta alegación.

3.- Instancia con número de registro 00110 2013 120539, presentada por D^a *****, en nombre de la Asociación de Vecinos de Benimàmet, en fecha 11/11/2013.

- Alegación

En relación con la Propuesta 1.1.6 Itinerario peatonal IVAM-Palau de Congressos.

Este itinerario debería prolongarse hasta Benimàmet, lo cual puede hacerse fácilmente mediante la reposición del itinerario del antiguo Camí Vell de Lliria, entre Benimàmet y Beniferri, para poder acceder a la zona del Palacio de Congressos y a las redes peatonal y ciclista de Valencia. Este acceso necesita la construcción de una pasarela peatonal/ciclista por encima de la ronda Nord, entre Beniferri y Benimàmet.

El itinerario peatonal continuaría a lo largo de todo el barrio de Benimàmet, al enlazar con el parque Lineal que va a crearse sobre el trazado enterrado del Ferrocarril de la Generalitat.

- Respuesta a la alegación

La prolongación del itinerario peatonal hasta Benimàmet se va a contemplar en el PMUS, si bien su diseño se concretará en el futuro proyecto de ejecución. Se acepta esta alegación para su inclusión en el documento definitivo.

- Alegación

En relación también con la Estrategia 3 y más concretamente con el ‘Programa 3.2: Implantación de caminos escolares’, es necesario y urgente adecuar los accesos a los dos colegios públicos del barrio, que al construirse separados del casco urbano, presentan itinerarios incómodos e inseguros, al estar afectados por el tráfico rodado.



- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no puede ser considerado en el PMUS, pues se trata de un documento estratégico en el que se incluye la conveniencia de establecer caminos escolares seguros. Su personalización en uno o más colegios formará parte en su día de la acción del gobierno municipal, de acuerdo a las prioridades que se establezcan.

- Alegación

Por el contrario, hay que desaconsejar el nuevo enlace: para el tráfico propuesto en la modificación del PGOU en curso, y alegado por esta Asociación, que pasaría por el actual camino peatonal de acceso al CP Benimàmet. Es importante mantener esta calle sólo para acceso al Colegio, marcando el itinerario para el tráfico por un viario ya existente, con un pequeño rodeo.

- Respuesta a la alegación

La ficha de planeamiento del sector Benimàmet (SUBLE-R5) de la Revisión Simplificada del Plan General de Valencia no incluye el enlace al que se hace referencia en la alegación. Este documento tiene carácter de ordenación estructural y define la Red Primaria Viaria, entre la que no se encuentra el referido enlace.

En cualquier caso, no procede considerar esta alegación por ser de la competencia del PGOU.

- Alegación

En relación con la Estrategia 4 (incentivar la bicicleta)

En el Plano de itinerarios ciclista aparece una 'ciclovía' entre Campanar y Benimàmet, por el antiguo Camí Vell de Paterna, por la huerta. Pero su actual diseño como carretera interurbana, con placas de velocidad limitada a 60 kph, pero sin vigilancia, incentiva la circulación a velocidades excesivas, que lo convierten en peligrosas para los agricultores, los ciclistas y los paseantes. Deberían introducirse

modificaciones de diseño para obligar a reducir las velocidades, establecer una limitación más estricta, a 50 kph, e incluso a 30 kph en la zona adyacente al Colegio Público Santiago Calatrava. Así podrían estrecharse los dos carriles de circulación, para poder ensanchar, marcar y proteger bien los arcenes, para que puedan ser arcenes-bici seguros. En caso contrario, debería desclasificarse como vía ciclista. Además, debería prohibirse la circulación de vehículos pesados no relacionados con la huerta, y desviarse los autobuses de Metrobús Paterna-Valencia, que actualmente circulan por dicho camino, hacia las carreteras homologadas.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico por lo que no corresponde al plan detallar las modificaciones de diseño que se ejecutarán mediante los correspondientes proyectos de construcción. El plan define el itinerario de la cicloavía entre Campanar y Benimàmet, pero los criterios de diseño, señalización, etc. tienen que formar parte del proyecto de ejecución de la cicloavía. La alegación no puede ser considerada en el PMUS.

- Alegación

En relación a la Estrategia 2, que tiene como objetivo recuperar y poner en valor el espacio público urbano.

Benimàmet tiene unas características como barrio diferenciado, incluso más propias de un pueblo que de un barrio. Existe un área de concentración de comercios definida por los ejes comerciales de las calles Felipe Valls y parte inicial del Camí del Campament, como bien se identifica en el mismo PMUS (en el estudio de las actividades de proximidad, página 104).

Sin embargo, en las Propuestas incluidas en el Programa 2.1: Identificación y potenciación de las centralidades de barrio, Benimàmet sólo aparece en la Propuesta 2.1.2 (Microintervenciones en zonas de encuentro), pero no en la más completa Propuesta 2.1.1 (Potenciación de centralidades de barrio). La zona más próxima a la estación de metro de Benimàmet, incluyendo buena parte de la calle Felipe Valls y la

plaza de Luis Cano, debería tratarse como centralidad de barrio al concentrar casi todos los bancos algunos equipamientos importantes, la misma estación y la plaza, situando aparcamientos alternativos a distancia razonable (para lo que hay alternativas), y convirtiendo toda la plaza y calles adyacentes como espacio de preferencia peatonal.

- Respuesta a la alegación

No existe inconveniente en considerar como centralidad de barrio, la zona más próxima a la estación de metro de Benimàmet y las calles Felipe Valls y la plaza de Luis Cano.

- Alegación

En relación con la estrategia 10 (establecer acciones y propuestas para conseguir una circulación más calmada), y en concreto con el Programa 10.1: Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad

La Propuesta 1 propone la ampliación de las Zonas 30 en la ciudad, pero sólo lo hace en algunos barrios centrales.

Sin embargo, pensamos que todo el barrio de Benimàmet debería constituir una Zona 30. Actualmente, la mayor parte del tráfico que circula por el barrio es local, de acceso a los domicilios. Pero aunque Benimàmet está rodeado por vías de tráfico de gran capacidad, que canalizan el tráfico de paso, aún persiste un cierto tráfico de travesía por dentro del barrio, que aprovecha la escasa intensidad de circulación para alcanzar velocidades excesivas, por calles que son por lo general bastante estrechas. Por otra parte, la presencia de la Feria de Muestras genera un cierto tráfico que busca aparcamiento gratuito por las calles del barrio, y a veces también circula a velocidades excesivas.

Por estas razones, además de la declaración de Zona 30, deberían introducirse medidas y dispositivos para el calmado del tráfico en las calles más importantes, como es el caso del Camí del Campament (o calle Campamento).

- Respuesta a la alegación

No existe inconveniente en contemplar el establecimiento de zona 30 o velocidad máxima 30 km/h. en el barrio de Benimàmet, aunque sus características y su ámbito dentro de la Pedanía, se deberán definir en el correspondiente estudio de viabilidad.

4.- Instancia con número de registro 00113 2013 037543, presentada por D^a *****, en fecha 11/11/2013.

- Alegación

Ciudad 30: Calmado del tráfico en la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS incluye el calmado del tráfico con la propuesta de zonas 30 en 29 barrios de la ciudad y el nuevo Reglamento General de Circulación limita la velocidad a 30 km/h en aquellas vías con un único carril por sentido de circulación. No es viable una 'Ciudad 30', no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Esta solicitud no se considera viable, por lo que se desestima esta alegación.

-Alegación

Fomentar el trasvase de usuarios desde el vehículo privado a motor a la bicicleta.

- Respuesta a la alegación

El PMUS contempla un capítulo entero con propuestas y programas de fomento de uso de la bicicleta y por tanto ya recoge medidas para fomentar el trasvase de usuarios desde el vehículo privado a la bicicleta, por lo que se estima que esta alegación ya está incluida en el PMUS.



-Alegación

Carril bici por la ronda interior

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en el programa 4.1:
Continuación con el desarrollo de la red de vías ciclistas

-Alegación

Ciclocalles y ciclocarriles como infraestructura ciclista preferente

- Respuesta a la alegación

La propuesta de creación de zonas 30 contenida en el PMUS favorecerá no sólo el calmado de tráfico sino permitir una circulación segura y agradable al peatón y al ciclista. El PMUS define que el carril bici debe ser segregado y en calzada en función de las características funcionales de cada calle. Se desestima la inclusión en el PMUS de ciclocalles y ciclocarriles como infraestructura ciclista preferente, ya que la tipología de vía ciclista dependerá de las características funcionales de cada calle.

-Alegación

Señalización vertical específica ciclista

- Respuesta a la alegación

La propuesta 14.1.1 Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible incluye las infraestructuras ciclistas, uno de los objetivos de esta propuesta es identificar los diferentes elementos del espacio urbano que cumplen determinadas funciones y que afectan a los ‘usuarios’ de la movilidad por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está incluido en las propuestas del PMUS.

-Alegación

Campañas de fomento del uso de la bicicleta

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS en la propuesta '15.1.2 campañas de promoción de la movilidad en bicicleta'.

5.- Instancia con número de registro 00106 2013 003925, presentada por D. *****, en nombre de la Asociación de Vecinos de Benimaclet en fecha 12/11/2013.

- Alegación

Sobre participació ciutadana en aquest projecte:

A maig de 2013, la Junta de l'Associació de Veïns i Veïnes de Benimaclet vam concertar una entrevista amb el regidor Mendoza per presentar-li un pla de mobilitat per al barri, que havíem treballat des del carrer.

En aquesta reunió no ens va informar que s'estava fent l'estudi del PMUS i menys encara que el nostre treball es revisaria per ser inclòs en aquest estudi.

Ens va prometre una visita dels tècnics al barri per poder explicar-los de primera ma que es el que ens agradaria i quins canvis necessitem, 4 mesos després estem esperant la visita.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación no es objeto del PMUS por lo que se desestima.

- Alegación

Sobre Mobilitat

Demanàvem per al barri una zona 30 que incloguera tots els carrers des d'Alfauir a Catalunya i ronda Nord a Primat Reig, perquè considerem que totes les



persones que vivim al barri tenim dret a gaudir de la pacificació dels carrers que proposàvem. Per a no tindre ciutadanes de primera i de segon.

Una zona 30 real i no sols una pintura a la calçada, on les voreres almenys tinguen orelleres per evitar zones de visió nul·la.

Amb aparcabicicletes i aparcamotocicletes a totes les cantonades de les illes que conformen el barri per facilitar l'ús i afavorir la visibilitat a les cantonades.

Demanàvem pacificar amb la reestructuració del trànsit i democratitzar els carrers. Aquest Pla de Mobilitat no pacifica ni democratitza. Continua amb la segregació del trànsit i creant mes conflictes amb carrils bici damunt de les voreres.

Continua afegint pegats per intentar ser una ciutat de primera que mai aconseguira amb aquest pla de mobilitat.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea una zona 30 para el barrio de Benimaclet, entre las calles Emili Baró – Mistral – Vicente Zaragoza y Valladolid. La definición de esta zona 30 se ha hecho a partir del análisis funcional de la red viaria del barrio. El proyecto de implantación de la zona 30 definirá las características físicas y de señalización de la zona 30.

El PMUS no puede detallar cuestiones tan concretas como la ubicación de los aparcabicicletas o la señalización de plazas de aparcamiento para motocicletas, que deberán ser resueltas por los Servicios correspondientes.

El PMUS incluye propuestas para el calmado y reestructuración del tráfico.

Por lo anterior, se entiende que el contenido de esta alegación está contemplado en gran medida en el PMUS, desestimándose los aspectos expuestos.

6.- Instancia con número de registro 00113 2013 036013, presentada por D. ***** , en fecha 12/11/2013

- Alegación

Motos eléctricas. Aprovechando la infraestructura que ya existe de Valenbisi, se podrían instalar en las mismas estaciones de las bicicletas, unos cuantos pivotes para motos eléctricas. Estos pivotes, cuando se deja la moto aparcada, funcionarían como cargadores de las baterías de las motos. Incluso se podrían instalar pequeños paneles solares junto a los pivotes, con lo cual se podría obtener un precio del alquiler de la moto similar al de la bicicleta. El tema del casco, que en la moto sería obligatorio, se podría solucionar guardando en el compartimiento interno de la moto, el casco junto a pequeñas bolsitas desechables, como las que se usan para la cabeza, cuando se entra en un quirófano.

- Respuesta a la alegación

El PMUS apoya y fomenta la descarbonización del transporte y un elemento clave en este proceso es el fomento de los vehículos eléctricos. El contrato firmado con el adjudicatario del sistema de bicicletas públicas de alquiler, Valenbisi, imposibilita la propuesta contenida en la alegación, por lo que se desestima su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico es un futuro que ya se ha hecho realidad. Y más que va a aumentar, pues en breve va a realizarse el lanzamiento del nuevo BMW i 3, completamente eléctrico. Para que esta realidad sea exitosa y cada vez la gente esté dispuesta a desplazarse con este tipo de vehículos, desde el Ayuntamiento de Valencia se deberían dar algunas facilidades para que esta práctica se vaya imponiendo cada vez más en Valencia. Se deberían reservar algunas plazas de aparcamiento, por ejemplo en la 'Zona Azul', las cuales se podrían pintar de un color diferente (lo cual no supondría mucho coste) e instalar cargadores para las baterías del coche; con lo cual el cliente, mientras está haciendo una gestión, está recargando su vehículo.

- Respuesta a la alegación



El PMUS plantea favorecer el uso del vehículo eléctrico implantando algunos puntos de recarga eléctrica. La propuesta comentada está incluida dentro del PMUS (propuesta 16.1.2). El detalle de dicha propuesta no compete desarrollarlo dentro de este documento, por lo que se desestima esta propuesta para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Recogida selectiva de basura. Mi personal propuesta es, la recogida de esos pequeños trastos que siempre suelen aparecer junto a los contenedores de basura, como pueden ser: sillas rotas, un pequeño colchón, sanitarios rotos, cajones, etc. Aunque sé que existe el servicio de recogida de trastos llamando al teléfono 010, lo que yo realizaría es recogerlos con una furgoneta eléctrica, que podría ir patrullando cada día por un sector de la ciudad. Por ser un vehículo eléctrico el gasto sería ínfimo y podría estar prácticamente todo el día rodando con poco consumo y nula contaminación.

- Respuesta a la alegación

El servicio de recogida de basuras funciona mediante una concesión. El PMUS incorpora expresamente que se fomente el uso de vehículos eléctricos en la flota de vehículos municipales (propuesta 16.1.2. Acompañamiento de la implantación y extensión del uso del vehículo eléctrico).

7.- Instancia con número de registro 00113 2013 036264, presentada por D. *****.

El escrito de referencia contiene en primer lugar una extensa exposición de análisis y comentarios que se matizan a continuación. Posteriormente se responden las alegaciones relacionadas.

Comentario general.

En la alegación presentada se hace mención al concepto de accesibilidad y su relación con la movilidad, y en este sentido se realizan dos puntualizaciones que cabe remarcar. El concepto de ‘accesibilidad’ es la capacidad de un territorio en ser ‘alcanzado’, de que ‘se pueda llegar a él’. Es una característica física del territorio, que

puede verse mejorada (o empeorada) por las infraestructuras de transporte que se construyan. Un territorio es ‘más accesible’ cuanto ‘más fácilmente’ se accede a él.

Otra cosa distinta es la ‘movilidad’, que tiene dos matices en su acepción. Por un lado, la ‘movilidad’ no es una característica de un territorio (como sí lo es la accesibilidad), sino que es una ‘consecuencia’ en el territorio. La movilidad surge como consecuencia de las necesidades vitales que tiene el ser humano de satisfacer unas funciones (trabajar, estudiar, relacionarse) que se encuentran diseminadas por el territorio (la vivienda en un sitio, el trabajo en otro). De la conjunción entre motivos y localizaciones surge el flujo de desplazamientos, lo que es lo mismo, la movilidad. De otro lado, la movilidad, cuando contrapuesta a la accesibilidad, hace referencia al cómo se resuelve la accesibilidad a un territorio, al modo de transporte en que se consigue. Así, un territorio puede ser muy accesible... pero en vehículo privado, por lo que no podremos hablar de una movilidad sostenible para acceder al mismo, en ese caso.

En la alegación también se define que la gestión del transporte incide en aumentar la eficacia de los diferentes modos y que la gestión de la movilidad busca que todas las personas tengan accesibilidad en condiciones de equidad, eficiencia, seguridad, sostenibilidad... En este sentido también se ha considerado necesario hacer hincapié en la diferenciación de los dos conceptos. Una de las principales preocupaciones de la gestión de la movilidad (sostenible) es preocuparse del reparto entre los diferentes modos de transporte para conseguir que la movilidad se realice bajo pautas más sostenibles. La gestión del transporte se centra en conseguir que cada modo de transporte ‘lo haga lo mejor posible’, pero la gestión de la movilidad es horizontal, se preocupa de entender el sistema de desplazamientos como un todo, buscando que se realicen de la mejor manera posible. Así es como debe entenderse la movilidad y así es como se ha considerado en la elaboración del PMUS.

La filosofía en la que se han inspirado precisamente los programas y actuaciones del PMUS ha sido la de coordinarse con los respectivas normativas, planes y estrategias, como son el PGOU y de ordenación territorial, de tráfico y transportes, de seguridad vial, de accesibilidad universal, de contaminación por ruido y emisiones, de desarrollo económico y sociocultural, con planes estratégicos territoriales, etc.

Desafortunadamente en España, el modelo territorial, urbano, en definitiva la decisión de la localización de las actividades en el territorio que son las que generan la movilidad no son competencia de un PMUS y sí de un Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana. Ambos deben de estar coordinados, pero ambos deben de atender a lo que reglamentariamente se ha establecido.

Por otra parte el proceso de participación de un PMUS requiere siempre de pactos, acuerdos y una amplia consulta ciudadana siempre y cuando la participación se realice de manera constructiva, escuchando y valorando todas las opiniones, incluso las contrarias, y aceptando que lo que a veces ‘quiere la mayoría’ no necesariamente es lo más conveniente para conseguir una movilidad más sostenible.

Comentarios al enfoque conceptual.

El marco conceptual expuesto en la alegación confunde la movilidad y la accesibilidad. La movilidad no se refiere a la accesibilidad de las personas. Se refiere a cómo se satisface la necesidad de desplazarse de un lugar a otro para realizar funciones urbanas, preocupándose del reparto modal. La preocupación principal de la movilidad es, precisamente, cómo se realizan los desplazamientos: el reparto modal.

El plan de movilidad no es un plan de transporte, como se expone en la alegación. Es un plan que entiende la movilidad de manera correcta y propone medidas para encaminarla hacia patrones más sostenibles. El Plan de movilidad, no sólo ordena sino que también gestiona, sobre todo la oferta, proponiendo medidas para incrementar la oferta de modos de transporte más sostenibles, no sólo en cantidad sino en calidad.

En relación a la movilidad obligada no es objeto del Plan cambiar la movilidad obligada. Para ello sería necesario cambiar los usos del suelo, cambiar la ubicación de las actividades en el territorio que son causa de la movilidad. Y ése es el objeto del Plan General de Ordenación Urbana, y no del PMUS.

En relación a los objetivos de actuación, como un buen Plan Estratégico que debe ser, el PMUS plantea unos objetivos claros, concisos, concretos, que además son

los exigidos por las directrices y recomendaciones europeas en la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (consúltese www.mobilityplans.eu)

En relación con el período de información pública ha y que decir que el PMUS de la ciudad de Valencia no es un plan o un programa de medio ambiente y, por ende, no se rige por la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, regulación que, tal y como expresa su Exposición de Motivos, se fundamenta en la exigencia de una evaluación ambiental de las actividades que probablemente vayan a causar impacto negativo sobre el medio ambiente; característica ésta difícil de atribuir a priori, de un Plan de Movilidad cuya ejecución supondría en todo caso la disminución de los índices de contaminación en el ámbito territorial al que se refiere.

En Derecho rige el principio de especialidad normativa, principio general que junto con el de jerarquía y el de temporalidad o cronología de las normas, es considerado como un criterio tradicional de solución de las antinomias. Ello supone que, en primer lugar, habrá que estar a la normativa específica del citado instrumento [PMUS] así como las disposiciones reglamentarias dictadas en desarrollo de ésta. En lo no previsto expresamente en las anteriores, resultará de aplicación la norma general.

Del referido principio de especialidad resulta que el marco jurídico aplicable al objeto de las presentes viene definido por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana [DOCV núm. 6495, de 5 de abril de 2011], constituyendo los PMUS un instrumento idóneo para la consecución de los objetivos perseguidos por la Ley. En cuanto al trámite de información pública, la Ley dedica el artículo 10 a los ‘Planes municipales de movilidad’, estableciendo en su apartado 7 que ‘Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana, y en su normativa de desarrollo.

Por su parte, la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana [DOCV. núm. 5803, de 10 de julio de 2008],

no dedica precepto alguno a la regulación específica de un trámite de información pública.

Finalmente, en cumplimiento de la habilitación prevista en la disposición final primera de la referida Ley 11/2008, se aprueba el Decreto 76/2009, de 5 de junio, de desarrollo y ejecución de la Ley 11/2008, de 3 de julio de 2008, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana [DOCV. núm. 6031, de 9 de junio de 2009, rectificado en DOCV de 24 de junio de 2009, núm. 6042], que tampoco regula expresamente el referido trámite, limitándose su artículo 19.1 a efectuar una remisión genérica a la regulación prevista en las leyes (...).

Por lo expuesto y a falta de una regulación específica del trámite de información pública en la normativa aplicable, habrá que estar a la regulación general en materia de procedimiento establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuyo artículo 86 establece la posibilidad de acordar un período de información pública y un plazo para formulación de alegaciones no inferior a veinte días, exigencia que cabe entender cumplimentada con el plazo de un mes acordado en la tramitación del presente expediente.

El PMUS ha contado con las aportaciones de todas las administraciones competentes en materia de movilidad en Valencia y su AMV. Dentro del ordenamiento jurídico vigente, la única administración con competencias en planificar y coordinar la movilidad entre municipios del AMV es la Conselleria, y ésta ha estado presente tanto en las jornadas de participación como en las consultas y reuniones a nivel técnico mantenidas en el marco de la elaboración del PMUS.

En relación a las propuestas del PMUS, la mayoría de ellas se han concebido de manera global, pues deben de ser útiles a todos los tipos y modos de desplazamientos, sin sectorizar los grupos de población ni crear ‘guetos’ de movilidad. No obstante, hay numerosas propuestas (camino escolares, tiempos semafóricos para favorecer los desplazamientos a pie) que, por su carácter específico, van dirigidos a colectivos claros e identificados (escolares, personas mayores).

La estrategia seguida por el PMUS claramente ha sido la de dar protagonismo al peatón, por ser el modo de transporte más utilizado y no al vehículo privado como se manifiesta en el escrito presentado, y esto lo refleja el hecho de que la mayoría de propuestas están encaminadas para el peatón. Las propuestas para el peatón están orientadas a facilitar su movilidad y ocupan 48 páginas, mientras que las del vehículo privado están orientadas a regular su movilidad y el aparcamiento y sólo ocupan 7 páginas, por lo que no se puede comprender cuál es el criterio o la medida que se establece para afirmar que no se le da el verdadero protagonismo al peatón. Las propuestas ‘puntuales y limitadas’ que expone el redactor del escrito de referencia abarcan todos los flancos de la movilidad peatonal, están engarzadas en el resto de estrategias del PMUS y son aplicables en todos los barrios de la ciudad, ya que muchas de ellas están dispersas por todo el núcleo urbano.

En relación a la información contenida en el PMUS, toda ella es veraz, contrastada y elocuente. Los objetivos de nivel de ruido que fija el plan son los contenidos en la legislación del ruido vigente (El Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido, en su anexo II). Además, en el estudio acústico se evidencia que el escenario del plan ayuda a reducir los niveles de ruido de la ciudad con respecto a la situación actual.

Por otra parte, en el PMUS en ningún caso se expresa que la velocidad media de circulación en la ciudad sea de 21 km/h. Esos datos se han extraído del análisis comparativo de tiempos de recorrido en seis ejes de la ciudad en hora punta que se hizo con un estudio de la EMT precisamente para demostrar la importancia de la potenciación del autobús frente al automóvil.

Los indicadores definidos para el seguimiento del Plan, son los que se han tomado como modelo de referencia en normativas de movilidad en otras regiones y países. Por otra parte, el diagnóstico DAFO sintetiza de modo conciso el minucioso análisis realizado, derivándose posteriormente todas las líneas estratégicas y objetivos de actuación que se definen en el Plan. Los objetivos del PMUS y sus líneas estratégicas están perfectamente marcados en el apartado correspondiente, ligando las políticas que

se proponen en el desarrollo posterior del Plan a las directrices europeas en materia de movilidad segura, accesible, sostenible, etc.

La afirmación formulada en el PMUS de que a mayor PIB mayor motorización es real y se puede constatar de modo estadístico, mediante un análisis de regresión que muestra que el crecimiento del PIB ha conllevado históricamente un incremento de la motorización. Desacoplar ambos elementos es muy atractivo, pero no se ha conseguido en ningún país europeo sólo con medidas ‘de movilidad’. Lo que sí se consigue con medidas de movilidad sostenible, y es lo que propone el PMUS, es que el reparto modal se desacople del nivel de motorización y se camine hacia un modelo (como el de muchos países del norte de Europa) en el que las personas tengan coche, pero lo usen sólo para las contadas ocasiones en las que éste puede ser necesario, y en sus desplazamientos cotidianos utilicen modos sostenibles. Ésa es la razón de ser del PMUS, su alcance, sus posibilidades. Desacoplar el índice de motorización del PIB se consigue con cambios estructurales en los comportamientos de la sociedad que nada tienen que ver con la movilidad. En Alemania se está documentando este fenómeno, y está demostrado, por un lado, que menor nivel de motorización no conlleva menor movilidad, si no que incluso ésta aumenta, y por tanto hay que incidir en el reparto modal; y, por otro lado, que los cambios van asociados a los nuevos valores que en los sectores más jóvenes de la población van adoptando: hoy en día los futuros compradores de vehículos, en la franja de 15 a 25 años, anteponen la posesión de equipamiento tecnológico de última generación y la posibilidad de viajar constantemente a la posesión de un vehículo, que es caro de mantener y limita muchas otras alternativas. Cambiar eso no es objeto de un PMUS, más bien sería objeto de un estudio sociológico.

El PMUS de Valencia ha evidenciado por primera vez la acertada ‘teoría no escrita’ del tráfico que tantas veces se ha usado para criticar la construcción de nuevas carreteras: la oferta crea demanda, una nueva autopista crea más tráfico. Sólo que en este caso, aplicada a la bicicleta. El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva

es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Así ha sucedido en numerosas ciudades europeas y así se ha constatado en Valencia.

Contrariamente a lo que dice la alegación, todos los motivos de elección modal están analizados, estudiados, e incluso modelizados (explicación en el capítulo 3 del mismo), de manera que se conoce exactamente los motivos de elección de cada modo. Y por eso el PMUS acciona sobre aquellos factores que efectivamente consiguen el cambio modal mediante propuestas en base a los motivos de elección modal: velocidad comercial de la EMT, tiempos de espera, gestión del estacionamiento del vehículo privado, oferta para bicicletas y peatones.

El PMUS propone un cambio radical en la manera de entender la movilidad en la ciudad, priorizando, y poniéndolo por escrito por primera vez, los desplazamientos sostenibles frente al vehículo privado. Se proponen medidas de pacificación, zonas 30, reducción de la capacidad viaria, restricción de estacionamiento en amplias zonas de la ciudad, la cobertura es enorme. El PMUS se ocupa de las personas, de la calidad de vida, del aire, del ruido, de la economía, favoreciendo el acceso a las actividades productivas de la mejor manera posible. Decir lo contrario es no querer ver la audacia de las propuestas del PMUS y el momento en el que se proponen.

En el escrito de referencia se afirma que el documento es poco clarificador y preciso. En este sentido la precisión de los datos queda precisamente reflejada en las cifras dadas hasta la unidad. El PMUS hace un resumen de los datos de movilidad de las diferentes encuestas (la realizada en 2012 y las anteriores) y la información se estructura desde la globalidad a la particularidad. Se sabe el volumen de desplazamientos total, por zonas de transporte, etc. Por otra parte esta información también se puede consultar en los mapas del anejo cartográfico que reflejan, de manera territorializada, la generación y atracción de desplazamientos, tanto en la ciudad como en el Área Metropolitana, con lo que se da una visión de conjunto de los desplazamientos completa.

El fenómeno de la movilidad en Valencia es extenso y complejo, por lo que el documento de análisis no puede no serlo. Para detallar los datos con precisión ha sido

necesario desarrollar este documento cuya consulta una vez familiarizado con él no resulta difícil.

En el escrito de referencia se expone que los desplazamientos parecen infravalorados. Se desconoce en base a qué cifras se afirma que los datos parecen infravalorados. Evidentemente la cifra obtenida viene de la encuesta que se realizó a los ciudadanos de Valencia. Es una cifra que viene de la correcta expansión de los resultados de la misma. Los que vienen del Área Metropolitana de Valencia (AMV) se han obtenido de dos fuentes diferentes: encuesta metropolitana que hizo la Conselleria entre 2009 y 2010 y a partir de las encuestas pantallas en los accesos a Valencia y los datos tanto de Metrobús como de FGV. En el área metropolitana en total se realizan 4.235.000 desplazamientos de los que 1.895.000 tienen que ver con Valencia y el resto se producen entre municipios del AMV. Los repartos modales de dichos desplazamientos están detallados en los correspondientes resultados de las encuestas que los detectaron y están incluidos en el modelo multimodal de simulación de tráfico y transporte que se ha estructurado para el PMUS. Los turistas son 2E6 al año, lo que supone, en media (desestacionalizado), no más de 7.500 al día... como mucho representan 15.000 desplazamientos, o sea, el 0,8% de los desplazamientos de Valencia o a penas un 0,35% del AMV. En Renfe Larga distancia y media distancia se mueven, diariamente, aproximadamente 35 servicios (70 ida y vuelta). Con una capacidad media de 316 viajeros eso supone 22.000 desplazamientos diarios de los 1,9 millones. Los desplazamientos de turistas y viajeros de Renfe están integrados en el modelo de simulación del PMUS, en la zona de transporte correspondiente.

Por otra parte, es obvia e imprescindible la necesidad de diferenciar los desplazamientos con origen en Valencia y que se quedan dentro de la ciudad de los que van fuera, pues el modo de transporte que usan es muy diferente, como bien pone de manifiesto el PMUS. En ningún momento se dice estas personas que van fuera no se desplacen por Valencia.

El escrito de referencia señala que el diagnóstico se realiza sobre modos de transporte y no sobre perfiles de usuarios, y en relación a esta cuestión, cabe remarcar que el PMUS propone medidas globales de movilidad para la ciudad, sin crear guetos de

movilidad..., por lo que el establecimiento de estrategias y propuestas no cambia en absoluto.

El análisis realizado sobre los desplazamientos peatonales es completo y está contrastado. En la parte de análisis del documento del PMUS hay mapas territorializados de accidentes por tipologías y gravedad, en los que se ponen de manifiesto las zonas calientes de la ciudad. Todo ello ha permitido la formulación de propuestas presentando medidas dirigidas al peatón, para incrementar el número de pasos de peatones en avenidas para mitigar el efecto barrera, así como aumentar los ciclos semafóricos para peatones. Proponer esto evidentemente viene del análisis y constatación de las realidades mencionadas.

En relación a la información referida al transporte público, los expertos en planificación del transporte y la movilidad utilizan el parámetro vehículo x km al año para cuantificar la oferta del transporte público. Habría que aclarar la diferencia entre demanda y uso, en transporte público, pues ‘un uso’ de transporte público equivale a ‘un desplazamiento’ y eso es demanda de transporte, en todos los sitios, universidades y foros de transporte. Se compara la oferta con la demanda y se calcula la ocupación media por expedición en las líneas (justamente comparar oferta con uso es eso). El Ayuntamiento de Valencia trabaja frecuentemente en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años.

Del año 2003 al 2005, se realizó en colaboración con FGV un estudio integral de la regulación de toda la línea 4, intersección a intersección, con los objetivos de reducir el número de paradas en los semáforos, eliminar los tiempos de espera en rojo innecesarios y aumentar la velocidad comercial del tranvía. Para llevarlos a cabo se instalaron espiras detectoras en la plataforma que complementan el sistema de balizas existente, se revisó el sistema de preferencia y se modificaron los parámetros que definen el grado de la misma.

Se actuó sobre 35 intersecciones y 20 pasos de peatones, dando como resultado en el año 2005, una importante mejora en la coordinación, una reducción de las esperas en rojo, una menor incidencia de las averías de las balizas y una minoración de 7 minutos en el recorrido de la línea.

A partir de ese año, se ha continuado trabajando para conseguir mejoras en la velocidad comercial de la línea, mediante ajustes concretos en calle Florista, Almazora, Conde Lumiares, Av. Naranjos, Vicente Zaragoza, Mediterráneo, Dr. Lluch, Cofrentes, Mediterráneo..., debiéndose indicar que en la actualidad el tranvía cuenta con preferencia semafórica en ochenta y ocho de las intersecciones por las que circula, lo que supone que el tranvía cuenta con prioridad en un 96% de las intersecciones por las que pasa.

Debe indicarse que la prioridad semafórica tiene como condicionantes la proximidad entre las intersecciones y las paradas así como los tiempos mínimos de las fases incompatibles con el tranvía y que dependen del ancho de los pasos de peatones que aparecen en verde en dichas fases, por tanto a pesar de tener prioridad semafórica el tranvía se verá obligado a detenerse en algunos puntos, aunque la prioridad minimizará el tiempo de dichas paradas.

Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

Respecto al análisis de los desplazamientos ciclistas, el flujo de bicicletas se analiza en base a 65 puntos de medida, de igual forma que el flujo de vehículos se analiza a partir de las espiras de tráfico. El PMUS con intención de resaltar las principales conclusiones representa en un mapa los puntos de medida más representativos con valores de IMD registrados más elevados. Las conclusiones del PMUS de la intensidad de desplazamientos ciclistas se extraen de la asignación del modo bicicleta resultante del modelo de transporte de la ciudad de Valencia donde se destacan las zonas más transitadas, con mayor intensidad de tráfico de bicicletas.

La ubicación de la mayoría de los carriles bici ejecutados recientemente se ha realizado analizando en cada caso el espacio requerido por todos los usuarios de la vía, eligiendo la solución que mejor funciona y colocando el carril bici en calzada siempre que ha sido posible, lo que se ha conseguido en la mayoría de las situaciones. Se expone en el escrito de referencia la ausencia de crítica acerca de la ubicación de los carriles bici y aparcabicis existentes en las aceras, ante lo que conviene puntualizar que, siendo preferible la situación del carril bici a cota de la calzada, se requiere mayor anchura para esta solución. Cuando el carril bici se sitúa a la misma cota que la acera, existen soluciones que resuelven satisfactoriamente la movilidad de ambos colectivos, como es la colocación lineal de elementos que canalizan ambos flujos, sin olvidar que la Ordenanza permite la circulación de bicicletas por calles peatonales en determinadas condiciones de respeto al peatón que deberían observarse por todos los usuarios de la bicicleta con carácter general por toda la ciudad. Además, no es realista plantear un PMUS en el que se proponga ‘destruir’ los carriles bici en servicio, para cambiarlos todos a la calzada, ya que parece prioritario invertir en la ampliación de la red. Por otra parte, también es importante remarcar que gran número de usuarios de la bicicleta prefieren circular en carril bici segregado o en aceras porque se sienten más seguros.

Sobre los impactos ambientales del transporte a motor, hay un extensísimo capítulo que analiza las emisiones a la atmósfera, el ruido y los consumos energéticos de los escenarios tendenciales y del PMUS, con cálculo detallado de los impactos en cada uno de ellos.

Es evidente que la movilidad es una oportunidad de desarrollo económico, sin embargo valorar en términos monetarios los costes y beneficios económicos tal y como se expone en el escrito de referencia no se considera objetivo. Existen infinitos estudios y metodologías para intentar estimar el impacto económico de las medidas de movilidad, pero ninguna es concluyente ni aceptada, además de la elevada complejidad que supone recopilar la información para ello. En todo caso, el desarrollo económico es un efecto adicional de las políticas de movilidad sostenible, no un objetivo en sí. El objetivo de la movilidad sostenible es cambiar el modelo de movilidad y provocar un reparto modal hacia modos más amables.

El sector del taxi ha estado presente en la fase de participación y sus aportaciones serán consideradas en el documento final del PMUS.

En materia de bicicleta y definición de los carriles bici, el PMUS es un Plan Estratégico, no un proyecto constructivo. La movilidad debe encajar todas las necesidades de toda la población y toda la casuística de la ciudad en cada caso. La propuesta de carril bici del PMUS (más de 90 km) se ha realizado a partir de un estudio de conectividad de la red, y sus características serán las mejores en cada tramo en que se implante. El PMUS no puede incorporar normativa legal para implantar aparcabicis, pero sí proponer que se incluya en las Normas del Plan General, como así se hace en relación a los estacionamientos para bicicletas en edificios de viviendas, estaciones, empresas y servicios públicos o aparcamientos (propuesta 4.3.3).

En relación a los aparcamientos de automóviles, el documento expone en su análisis el hecho constatado de que en la vía pública hay estacionados 134.000 vehículos privados. En base a esta información se establece la propuesta de aparcamiento, entre otras, de convertir una parte considerable de la superficie de la ciudad (todo el ensanche) en zona naranja para reducir la presión del uso del coche a los no residentes, por lo que no se puede decir que esta propuesta sea precisamente poco valiente.

Las estrategias de calidad del aire y la tranquilidad sonora las establece la Delegación de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible con sus respectivas iniciativas. El PMUS aporta soluciones efectivas para reducir el efecto nocivo de la movilidad en la calidad del aire y el ruido, pero no puede establecer estrategias sobre la calidad del aire y la tranquilidad sonora, por no ser de su competencia. Si bien la realidad es que los factores que influyen en la percepción del ruido y en la dispersión de contaminantes son mucho más complejos que el mero tráfico, ya que geometría urbana de las calles, edificaciones, zonas verdes, pasillos de viento, condiciones climáticas, etc, impactan de modo enorme sobre los resultados de decibelios y concentración de partículas contaminantes. Las estrategias adoptadas por el PMUS en este sentido ya se han planteado, sin embargo hay otros múltiples factores que afectan sobre el medio ambiente urbano sobre los que no puede actuar directamente.

El redactor del escrito alega la falta de referencia a otros planes estratégicos como el de seguridad vial o fomento de los vehículos no motorizados o de ruido, ni a los planes de movilidad a empresas, ante lo que conviene exponer que el PMUS tiene en consideración los planes vigentes en la actualidad, consistiendo él mismo en el plan de fomento de vehículos no motorizados. Además, siendo el PMUS un documento estratégico poco puede aportar a una obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen que cumplir en el marco de la Ley de Movilidad. Es más, son dichos planes los que tienen que supeditarse a las directrices y criterios del PMUS de la ciudad, por ser éste de mayor rango normativo.

- Alegación

Se debería tender a establecer criterios y principios aplicables a todos los barrios y calles con ciertas características quedando las acciones puntuales de alcance limitado como primeras acciones que puedan servir de ejemplo para aplicar en las otras zonas.

- Respuesta a la alegación

El PMUS recoge esta territorialización de las propuestas. La Propuesta 14.1.1. Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible, ya está incorporada en el PMUS.

- Alegación

En temas de movilidad, el primer derecho es reducir al mínimo la movilidad obligada y la dependiente del coche. Ello pasa por un diseño urbano donde los diversos servicios (públicos, sociales y privados), puestos de trabajo, etc. estén próximos al lugar de residencia. No se trata sólo de coordinar planificación urbana e infraestructuras de movilidad (Estrategia 17), sino con la localización de los bienes y servicios que atraen desplazamientos.

- Respuesta a la alegación

Lo que es un derecho es la movilidad, la posibilidad que deben de tener los ciudadanos de moverse libremente de un lugar a otro para realizar sus actividades. Y es obligación de la Administración poner todos los medios para que esta movilidad se realice del modo más sostenible posible, con medidas como las propuestas por el PMUS. La decisión de la localización de las actividades en el territorio que son las que generan la movilidad no son competencia de un PMUS y sí de un Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana, por lo que se desestima el contenido de esta alegación.

- Alegación

La gente tendría que tener la opción (informada) a elegir el medio de desplazamiento -cosa que ahora no es posible-. Las incomodidades y riesgos del desplazamiento a pie y en bici, la mala calidad del transporte público (en frecuencia, eficiencia, comodidad, horarios, duración del viaje...) llevan a muchos a depender del coche privado. Hay que cambiar el diseño de toda la ciudad y sus barrios, favoreciendo los desplazamientos peatonales y en transporte público en toda ella, no sólo en algunos puntos 'privilegiados', como recogen las acciones de la estrategia 1.

- Respuesta a la alegación

Hoy en día ya hay medios para poder elegir el modo de desplazamiento de forma informada, pero el PMUS profundiza más, y en cada medio de transporte propone medidas de mejora de la información con ayuda del uso de nuevas tecnologías, por lo que el contenido de esta propuesta se considera ya incluido dentro del PMUS.

- Alegación

El PMUS debería estar integrado en un Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible, que además incluyera el plan de transporte metropolitano, que establece la Ley 1/1991 de Ordenación del Transporte Metropolitano, actualizando la Estrategia para el transporte Metropolitano de 1999.

- Respuesta a la alegación

Lo propuesto en esta alegación ya está incorporada en el PMUS.

- Alegación

El PMUS debería recoger, integrar y cumplir toda la diversa normativa y estrategias que afecta a la movilidad y sus impactos.

El PMUS ya recoge y cumple íntegramente la normativa que afecta a la movilidad, la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. El contenido de esta propuesta se considera ya incluido dentro del PMUS.

- Alegación

El PMUS debería integrarse en el PGOU de Valencia y/o tomar forma de una ordenanza municipal de obligado cumplimiento (como plan no obliga a nada), además la temporalización debería ser más detallada y precisa, con un mayor nivel de detalle para las acciones del próximo año y un sistema de programación anual para el resto de medidas. Además debería contemplar un ‘Plan director de vehículos no motorizados y peatonal’ y otro de transporte público.

- Respuesta a la alegación

La elaboración del PMUS se ha realizado con el cumplimiento de todas las determinaciones de la legislación vigente y más concretamente con la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Por ello el PMUS es un documento de planeamiento independiente que se ha coordinado con la revisión del PGOU, actualmente en tramitación, para que incorpore las directrices y estrategias del mismo al documento en revisión. Por otra parte, la EMT ya ha elaborado su Plan Director y el PMUS recoge y mejora las medidas en él contenidas. Por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Todas las estrategias y programas del PMUS deben recoger medidas/acciones sobre: 1) las infraestructuras y diseño urbano y viario, 2) las normativas y regulaciones,



3) la información, sensibilización y formación. 4) la participación de los actores interesados. 5) Promoción y seguimiento.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

El PMUS debería programar la incorporación de Valencia ciudad a las diversas redes estatales e internacionales relacionadas con la movilidad y sus impactos, como forma de mantener un compromiso continuamente actualizado de acciones de mejora. Entre ellas estaría la Red de Ciudades que Camina, Red de Ciudades por la Bici, Red de Municipios por la Energía, Red de Municipios por el Clima...

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento de Valencia está tramitando la adhesión en la red de ciudades por la bicicleta. Por otra parte se debe considerar que estas iniciativas corresponden a los órganos de gobierno municipal y que deberían establecerse en su momento, con independencia de la tramitación de este documento, por lo que no se estima esta alegación.

- Alegación

Cabría establecer 3 escenarios: Avanzado (cambio de modelo según ejemplos reales), mediocre ('hacer cositas en algunos sitios') y tendencial (hacer lo que se viene haciendo). Los ciudadanos y actores interesados deben conocerlos, poder debatir los pros y contras de cada uno y elegir entre 3 niveles de exigencia, el modelo y ritmo para implantarlo.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es el instrumento que contempla la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana para concretar los objetivos de la propia ley, por ello el PMUS incluye todas las actuaciones posibles para que se produzca un paulatino cambio en los

patrones de movilidad de la ciudad. El PMUS recoge dos escenarios, el escenario del Plan y el escenario tendencial. Lo que sí que recoge el plan es un escenario a corto plazo de medidas rápidas y resultados visibles de forma inmediata. No se consideran reales los escenarios referidos en la alegación, por lo que ésta se desestima.

- Alegación

El PMUS debería referir propuestas a la diversidad de personas a las que afecta, más que -o cuanto menos igual que- a los modos de transporte- porque aporta una justificación más potente en las estrategias, programas y medidas a adoptar.

- Respuesta a la alegación

El PMUS debe referirse a la problemática que sobre la que debe actuar: la movilidad y cómo se desarrolla ésta en cada modo de transporte, para todas las personas.

Las propuestas se han establecido por modo de transporte y en todo momento incluyen a la diversidad de personas a las que afectan. En los casos en los que se ha considerado necesario se ha planteado una propuesta concreta para un colectivo específico, p. ej: El programa de intervención peatonal incluye la propuesta de Implantación de caminos escolares, dirigida a la población escolar.

Ningún plan de ciudades consideradas como modelo emplea un enfoque de propuestas por colectivos. El empleo de este enfoque resultaría complejo y limitado, ya que la movilidad por cada modo de transporte en todo momento es para todas las personas.

- Alegación

Niños. (15% de la población). Toda la ciudad debe poder ser recorrida por niños que vayan solos (a la escuela, al parque, a casa de un amigo/familiar, o a jugar en ella). Este derecho a la autonomía infantil debe primar sobre el de la fluidez de tráfico o el aparcamiento. Muchas calles y zonas deben ser peatonales y zonas de encuentro (que permitan el juego de los niños) y los entornos de escuelas (1 km.?) al menos en las horas

de entrada y salida de escuela, deberían ser sin tráfico a motor (ampliando el programa 1.3.2 de caminos escolares).

- Respuesta a la alegación

No se puede considerar la valoración que se realiza en la alegación puesto que no existe una edad a partir de la cual los niños pueden desplazarse solos por la ciudad, sino que dependerá de la voluntad de sus padres. En el programa de intervención peatonal, el PMUS propone la generalización de los caminos escolares dirigida a la población escolar e identifica numerosos centros de barrio donde se debe cuidar la movilidad peatonal. Por lo anterior, no se estima esta alegación.

- Alegación

Los niños tienen derecho a poder circular por toda la ciudad. El criterio de diseño del tráfico, por ejemplo en grandes vías, sería aquel que en que un buen padre de familia estuviera dispuesto a ir con su hijo de 8 años en bicicleta.

- Respuesta a la alegación

El criterio de diseño de una gran vía debe de ser aquél que permita optimizar la convivencia entre todos los flujos de transporte que en ella se den, en función de su intensidad y las necesidades de la ciudad. La propuesta del PMUS incluye numerosas ‘grandes vías’ donde será posible que padre e hijo de 8 años circulen por la ciudad, por lo que se considera que la alegación ya está considerada en el PMUS.

- Alegación

Personas mayores: (supone el 17% de la población y seguirá creciendo).

Los mayores son los que más mueren atropellados en las ciudades. Deben poder salir a la calle sin tales riesgos, no se puede aceptar un sólo atropello mortal en ciudad.

El diseño viario y la regulación del tráfico debe atender más a la seguridad que a la fluidez. Es preciso aumentar al máximo las calles y circuitos peatonales en todos los

barrios, y espacios agradables para deambular. Las calles deben estar libres de barreras arquitectónicas, disponer de bancos, y espacios de encuentro, donde puedan estar con sus amigos y nietos. No puede reducirse a unos pocos ejemplos como hace las acciones de la estrategia 1. Se debe pasar de microzonas 30 (estrategia 10) a ciudad 30, cabe.

- Respuesta a la alegación

Esta misma idea queda expresada de igual forma en el PMUS con la propuesta de 29 zonas 30. No es viable una ‘Ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Por lo anterior, no se estima esta alegación.

- Alegación

Los mayores que conduzcan tienen menos reflejos y es deseable pacificar el tráfico (a 30 km/h) para favorecer que puedan conducir con mayor seguridad.

- Personas con movilidad reducida (PMR). (se habla de un 20% de la población). La ciudad debe estar libre de barreras arquitectónicas y ser amable con ellos. Las aceras deben tener 3 m libres de obstáculos y carecer de bordillos, etc. La acción 14.1.3 debe ser general a todas las calles de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Difícil aplicación cuando aún hay aceras de menos de 3 metros en la ciudad. El PMUS propone una solución mucho más inteligente vinculando las anchuras libres mínimas a los flujos peatonales (Propuesta 14.1.2), por lo que no se acepta esta alegación.

- Alegación

Todo el transporte público debe permitir la accesibilidad universal, no sólo mejorarla (programa 7.2)

- Respuesta a la alegación



El transporte que proporciona EMT Valencia es 100% accesible, con vehículos con rampas, sistema de arrodillamiento y plazas de PMR. Por lo que no procede considerar esta alegación.

- Alegación

Aunque las plazas de aparcamiento deben reducirse al máximo, todas deben ser accesibles (no sólo las reservadas a PMR).

- Respuesta a la alegación

La realidad urbana es muy compleja y lo que se alega es de imposible cumplimiento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

• Trabajadores (algo más del 50% de la población). El principal motivo de los desplazamientos es el trabajo y la mayoría de ellos se hace en coche privado. Tiene que tener una atención muy especial en un PMUS.

El desplazamiento al trabajo se concentra en un alto % de 7-9 h. am y más distribuido por la tarde. Es preciso que las grandes empresas, polígonos industriales dispongan de medios propios de transporte colectivo, u organizar sistemas de coche compartido, o lanzaderas desde estaciones próximas. Incluir un programa dentro de la estrategia 8.

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento ya ha puesto en marcha medidas para fomentar el uso del coche compartido (<http://valencia.compartir.org/>), y la Ley de Movilidad valenciana ya indica qué empresas y polígonos deben de realizar sus planes de movilidad.

- Alegación

Debe haber un transporte público a los polígonos industriales y una buena combinación entre diferentes modos: tren, tranvía, bus metropolitano, EMT y bicis para

llegar a ellos, de forma más eficiente que en coche privado. La oferta debe adecuarse a los horarios de entrada/salida del trabajo. Además, el no tener coche no puede ser un motivo de discriminación para conseguir un trabajo y por tanto el transporte público eficiente debe ser una obligación por un principio de equidad. (Estrategia 8?)

- Respuesta a la alegación

Numerosas son las experiencias que han fracasado al implantar sistemas de transporte público a los polígonos industriales. Con todo el PMUS propone una línea de autobús circulando por el único gran polígono industrial que hay en la ciudad, Vara de Quart. El resto de polígonos están en el área metropolitana, con lo que la competencia está fuera del alcance del PMUS, por lo que no se puede estimar esta alegación.

- Alegación

Hay que asegurar que ningún trabajador sea dependiente del coche privado para ir a trabajar. Los viales de acceso -y en general los trayectos casa-polígono- deben permitir el poder llegar andando y en bici con altos niveles de seguridad, lo que permitiría una importante reducción del número de coches (Estrategia 17).

- Respuesta a la alegación

Los polígonos industriales se encuentran localizados en el AMV a unas distancias tales que dificultan el acceder a ellos a pie y/o en bicicleta, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Muchos puestos de trabajo (salvo actividades nocivas o insalubres) o de alto grado de transporte de mercancías ya no tienen su justificación en polígonos separados de la ciudad y deberían integrarse en esta, reduciendo la distancia casa-trabajo (dentro de Estrategia 17).

- Respuesta a la alegación



Como de hecho sucede con el sector servicios, concentrado en dos zonas de la ciudad. No obstante, en los polígonos hay muchas actividades que no son ni nocivas ni insalubres ni necesitan alto grado de transporte, pero consumen mucho espacio por las necesidades de la actividad. Integrar estas actividades dentro de la ciudad nos reduciría la calidad de vida de los ciudadanos, por el consumo de espacio que necesitan, en detrimento de zonas ajardinadas y equipamientos públicos.

- Alegación

Los polígonos y grandes empresas deben contar con su propio plan de movilidad y debería integrarse en este PMUS. (Nueva estrategia transversal de coordinación de planes sectoriales de movilidad)

- Respuesta a la alegación

La Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana obliga a la redacción de los planes de movilidad referidos. La integración de dichos planes particulares dentro del PMUS es una cuestión a coordinar en caso de que las empresas interesadas hubieran cedido tal información a los redactores del plan, por lo que no es posible estimar la alegación en las circunstancias actuales.

• Alegación

Estudiantes. (33%? de la población). Son otro gran colectivo con movilidad cotidiana, sin embargo muchos por edad, o por economía no disponen de coche privado. Sin embargo los accesos en transporte público no suelen ser de calidad y hay que mejorarlo mucho. Además, pese a todos los centros universitarios suelen contar con amplias zonas de aparcamiento (además gratuito) que se resta a otros usos más productivos.

- Respuesta a la alegación

Decir que el transporte público no suele ser de calidad es una afirmación subjetiva que no obedece a criterios medibles y racionales de calificación de un servicio. Las zonas de universidades gozan de una elevada oferta en líneas, plazas, modos

(tranvías, autobuses, bicicleta pública), con líneas certificadas de acuerdo a la norma europea de calidad en el servicio de transporte público (EN 13864) Por otra parte, son las propias universidades (La Universidad Politécnica y la Universidad de Valencia) las que han llevado a cabo actuaciones para reducir la capacidad de estacionamiento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Entre la población joven y estudiantil, la bicicleta puede ser una buena opción, pero hay que asegurar la seguridad y confortabilidad de los desplazamientos y una buena opción de intermodalidad (que se permita subir las bicis al transporte público metropolitano, y biciaparcamiento seguros en las estaciones y en las universidades). Además de un buen sistema de bicis públicas.

- Respuesta a la alegación

La decisión de si se deben de poder subir las bicicletas en los autobuses metropolitanos no compete al Ayuntamiento de Valencia. Por otra parte, los parámetros de uso de Valenbisi lo sitúan entre los mejores sistemas de bicicleta pública. Finalmente el PMUS propone aparcamientos de bicis en estaciones y universidades, por lo que no se considera esta alegación.

- Alegación

Los entornos de las escuelas e institutos deberían ser peatonales.

- Respuesta a la alegación

Tal y como propone el PMUS con los caminos escolares, por lo que esta alegación ya está considerada en el PMUS.

- Alegación

Comerciantes, sus proveedores y clientes. El comercio (de proximidad) cumple una importante función de darle vida a la ciudad. Aparte de las compras cotidianas (y los olvidos) la compra tiene un importante componente de ocio. Las zonas comerciales

peatonales tienen mucho más éxito y son más atractivas. Sin embargo, también hay que asegurar el acceso de proveedores con zonas de carga y descarga, con horarios concretos y sistemas logísticos. La idea de supermanzanas vuelve a ser interesante para este sector de actividad económica y social.

Sin embargo, aún muchos comerciantes ponen reparos a la peatonalización de sus calles por lo que este proceso pasa por una amplia campaña de información y participación con los mismos y otros actores del barrio (vecinos, clientes...).

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya está propuesta en el PMUS (Programa 15.1).

- Alegación

Turistas y visitantes.

Valencia tiene un alto potencial turístico y el diseño de ciudad y de movilidad tiene mucho que ver. Una movilidad calmada y segura, permite, para propios y visitantes, una ciudad más agradable y su disfrute a pie y en bici y complementada por el transporte público.

- Respuesta a la alegación

No se tiene en cuenta la movilidad turística por ser muy baja y no disponer de un patrón establecido de la misma, por lo que se desestima esta propuesta para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Máximo derecho a los peatones en toda la ciudad -no sólo en algunas zonas-:
(Estrategias 1, 2 y 3)

Que el PMUS se sume a la Carta de los derechos del peatón adoptada por el parlamento europeo en 1988.10. Carta Internacional del Caminar y que Valencia se adhiera a la Red de Ciudades que Caminan.

La decisión de que la ciudad (que no el PMUS) se adhiera a los derechos del peatón y a la red de ciudades que caminan se debe considerar como una iniciativa correspondiente a los órganos de gobierno municipal, que debería establecerse con independencia de la tramitación de este documento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Poner los derechos de peatones y ciclistas al mismo nivel que los derechos de los conductores y pasajeros de automóviles (PE, 2001 y CEPE/ONUUY-OMS, 2001). Si el 50% de los desplazamientos en al UE son inferiores a 5 km ir en bici o caminar es una alternativa realista. Los peatones y ciclistas son las víctimas más vulnerables de los accidentes de tráfico y el temor a sufrir un accidente es una de las principales razones para decidir no caminar o ir en bici.

- Respuesta a la alegación

La legislación vigente atribuye los derechos a los ciudadanos, por lo que se desestima esta alegación por no ser competencia del PMUS. En Valencia el desplazamiento medio dentro de la ciudad es de 3,5 km.

- Alegación

La mayoría de la ciudad debería ser peatonal, o con zonas 10, 20 ó 30 para los vehículos. La idea de supermanzanas en toda la ciudad puede ser válida. En ellas los peatones circularan siempre a nivel siendo los vehículos los que deberían subir o bajar cuando se crucen con itinerarios peatonales. Esta medida debería ser cuasi inmediata en los centros históricos de los barrios de la ciudad y todos ellos deberían estar conectados por itinerarios peatonales seguros, cómodos, atractivos, saludables, directos... como primera fase para seguir ampliando la peatonalización a la mayoría de la ciudad, según el modelo de supermanzana.

- Respuesta a la alegación



Como se ha comentado anteriormente, no es viable una ‘Ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar zonas 30 en la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Todas las aceras con un mínimo de 3 m de ancho libre de obstáculos. Si no es posible, eliminar aceras y que la calle sea de preferencia peatonal.

- Respuesta a la alegación

La propuesta 14.1.2 contempla un ancho mínimo de paso de 3’00 m. en las aceras con una determinada intensidad de paso de peatones. No es posible hacer extensiva esta medida a la totalidad de aceras de la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Las calles que mantengan tráfico a motor deben contar con espacios de encuentro, descanso y actividad también para peatones.

- Respuesta a la alegación

Esto está propuesto en el PMUS (véase programa 2.1). Por otra parte, en términos generales las aceras con un determinado ancho también son espacios de encuentro y actividad para peatones.

- Alegación

En las avenidas y vías rápidas (de 50 km/h) deben ponerse los pasos peatonales por donde suelen pasar los peatones. (El problema no es que los peatones crucen por donde no hay pasos, sino que no hay pasos por donde cruzan las personas), y en el caso de regulación semafórica, ante la presencia de un peatón el cambio debe ser inmediato.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación ya está contemplado en el PMUS (propuesta 3.1.4)

- Alegación

Primar el derecho de los colectivos más vulnerables: niños, mayores, personas con movilidad reducida, o llevando/arrastrando carritos -de niños, compras...

Hacer que los desplazamientos a pie sean agradables, directos, sin obstáculos (esperas en semáforos, bordillos, malos olores, humos, ruidos, desvíos den cruces...), que permita ir sin prisas y sin pausas (interrupciones) y seguros, que puedan ir niños y mayores solos.

- Respuesta a la alegación

Es imprescindible cuidar, proteger y potenciar este hecho, con medidas que supongan un claro paso adelante en la promoción de los desplazamientos a pie, todas estas cuestiones se tratan dentro del programa de intervención peatonal del PMUS.

- Alegación

Transporte público. (Estrategias 6, 7 y 8)

Disponer de una oferta de calidad de transporte público, en términos de frecuencia, comodidad, limpieza, atención, accesibilidad, capacidad, precio, puntualidad, regularidad, económico, próximo (paradas a menos de 200 m del origen/destino), con preferencia en el semáforo (que se ponga verde en su proximidad) y carril/calle exclusivos, bien sincronizado con otras líneas y transportes públicos, con paradas flexibles... Favorecer la intermodalidad (sincronizada) entre diferentes modos y el transporte de bicis a todos los transportes públicos.

- Respuesta a la alegación

Algunas cuestiones de mejora del transporte público de la EMT ya están incluidas en el PMUS dentro de los programas de Priorización de la circulación del

transporte en superficie en la ciudad, Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia, relativos todos ellos al transporte público.

Plantear paradas a menos de 200 m del origen-destino es incompatible totalmente con el aumento de la velocidad comercial de la EMT, por lo que este aspecto de la alegación no se puede estimar.

- Alegación

Información clara, precisa y al momento sobre toda la/s red/es de servicios públicos de transporte y sobre el tiempo de espera, combinación con otros modos para llegar a destinos.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya está incluida en el PMUS. Dentro del programa 7.3. Mejora de la información y conocimiento sobre la red de autobuses y del programa 8.1 Coordinación con el transporte metropolitano.

- Alegación

Integración tarifaria a un única tarjeta de transporte para toda el AMV, como una tarjeta monedero que ‘cobre’ según zona/distancia recorrida, y no por billete diferente por cada zona y modo de transporte.

- Respuesta a la alegación

Esta tarjeta ya existe, se llama ‘Móbilis’, y Valencia fue pionera en España en su introducción. Dentro del PMUS la propuesta 8.1.3. Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, ya plantea el análisis y estudio de las posibilidades de simplificación y unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana, de manera que éste sea percibido –y efectivamente utilizado– como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo.

- Alegación

Parece interesante la idea de bus exprés (especialmente en horas punta), y en general todos los autobuses deberían tener una prioridad semafórica, algunas calles exclusivas, un sistema más ortogonal (como en Vitoria). Su frecuencia de paso no debe ser disuasoria y su horario amplio (si para ‘volver’ hay mal servicio de autobús, uno cogerá el coche para ir y volver), además tiene que haber una intensa intermodalidad y coordinación con las otras servicios de transporte en el ámbito urbano e interurbano.

- Respuesta a la alegación

En la ciudad de Valencia, los flujos de movilidad, no son ortogonales, como tampoco lo es el sistema de Vitoria. La realidad es que la mayoría de la ciudad sucede en el centro. Todos los intentos de potenciar conexiones tangenciales y periféricas en Valencia no han tenido éxito con un coste para la Administración Pública inasumible, fruto de un entendimiento de la ciudad que no obedece a la realidad de la movilidad.

- Alegación

Una buena oferta de transporte público a la carta especialmente para los que tienen desplazamientos origen/destino sin variación y con mismo horario.

- Respuesta a la alegación

Un servicio de transporte público a la carta es inasumible para la administración pública. La red de transporte público debe atender las necesidades de movilidad de la población y la vocación de servicio público, con la eficiencia en la explotación y la situación económica, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

La bici vehículo preferente en ciudad. (Estrategias 4, 5 y +) Ello supone:

El PMUS debe recoger alto y claro el pleno derecho de los usuarios de la bici (de todas las edades) a poder circular con plena seguridad y comodidad por todas las calles y barrios de la ciudad. Este principio debe primar sobre la fluidez de tráfico a motor, su opción a aparcar en la vía, etc.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación está en la ley de movilidad y el Plan lo recoge en sus líneas estratégicas.

- Alegación

Infraestructura. Allá donde no sea zona preferentemente peatonal o ciudad 30, donde la bici debe poder circular, se dispondrá de una malla ciclista que integrada, jerarquizada, segura, con viales amplios, directos, visibles, con información de donde lleva.... contando con ciclocalles, ciclocarriles, carriles-bici en calzada... que permitan el doble sentido de circulación (con una anchura de 3 m).

- Respuesta a la alegación

El PMUS incluye los aspectos referidos en la alegación que son de su competencia.

- Alegación

Normativa y regulación: Mínimas limitaciones para la bici (como al peatón). Tanto de circulación como de aparcamiento y no se le deben aplicar todas las medidas destinadas al vehículo a motor. Se debe permitir el transporte de carritos para niños, animitos y bultos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS no es una normativa de circulación. Para eso hay una, cuya aprobación siguió también el trámite de la información pública, por lo que no se puede estimar esta alegación.

- Alegación

Bicis públicas con un sistema compatible para toda el AMV, de calidad y suficiente para toda la demanda potencial, garantizando que siempre hayan bicis para tomar y bornes para devolver.

- Respuesta a la alegación

La disponibilidad absoluta es imposible de garantizar, además del elevado coste de un sistema público de esas características. El servicio de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi presenta en la actualidad un funcionamiento pendular en el que las estaciones situadas en los barrios más periféricos se llenan al finalizar la jornada laboral, no ofreciendo el adecuado nivel de servicio a los usuarios. La integración con los otros servicios existentes en el área metropolitana incrementaría la demanda en estas estaciones, con lo que se prestaría peor calidad del servicio a los residentes del entorno, debiendo desestimarse esta alegación por ser Valenbisi un servicio que ofrece la ciudad prioritariamente a sus residentes.

- Alegación

Biciaparcamientos en lugares estratégicos (las escuelas, garajes, administraciones públicas, las fincas..., deben disponer de aparcamientos) seguros y cómodos (generalmente en la calzada). Se debe permitir aparcar en mobiliario urbano, sin dañarlo y sin entorpecer el paso.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación hace referencia a cuestiones ya reguladas por la Ley de Movilidad y Ordenanza de Circulación, no siendo competencia del PMUS se desestima esta alegación.

- Alegación

Intermodalidad de bici con el transporte público, tanto en forma de biciaparcamientos en las estaciones como en facilitar el transporte de la bici como equipaje en el mismo.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Oficina de la bici, integrada en el ente gestor del PMUS, que coordine los diferentes departamentos y programas que afecten a la bici.

- Respuesta a la alegación

No procede incluir la Oficina de la bicicleta en el PMUS por existir un acuerdo plenario referido a su creación.

- Alegación

La promoción de la bici no sólo es deseable y posible -dado su bajo % de uso en comparación con otras ciudades europeas- sino que además es un imperativo legal y una recomendación de todos los organismos y estrategias que tienen que ver con la salud, el medio ambiente y la movilidad. Cabe organizar semanas de la bici, biciexcursiones, masas críticas, ciclovías recreativas, carteles de promoción, incentivos al uso de la bici. Favorecer

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Acciones de sensibilización, información y formación. Biciescuelas para aprender a montar y circular en bici, programas de movilidad sostenible (no sólo seguridad vial) en centros escolares.

- Respuesta a la alegación

Está propuesto en el PMUS. El detalle de estas acciones de sensibilización se debe programar a posteriori, no es objeto del PMUS.

- Alegación

Reducir la congestión del tráfico a motor

La reducción del tráfico a motor es una necesidad ambiental, económica y social. Se podría empezar por el eliminar el tráfico automovilístico de paso por los barrios, el de escaso recorrido (< 3km), y el más contaminante. (Estrategias 9-12 y +), pero no quedarse ahí sino seguir ganando espacio saludable y social para la ciudad y sus ciudadanos.

- Respuesta a la alegación

Las estrategias planteadas en el del PMUS y sus objetivos están todos en la línea de perseguir el logro de una movilidad más respetuosa con el medio ambiente, que contribuya a valorizar el entorno urbano con mayor calidad. Propuestas como la redefinición de la jerarquía viaria, las propuestas para el calmado del tráfico, las propuestas de intervención peatonal,... todas ellas plantean soluciones para mejorar el entorno urbano y la movilidad sostenible. El contenido de la alegación se considera incluido en el PMUS en la medida de su viabilidad.

- Alegación

Hay que redistribuir el espacio viario de forma más equitativa, quitar los privilegios al coche (regulación semafórica, número de carriles destinados, carreteras urbanas -velocidad física permitida-..., facilidad de acceso, calles abiertas al tráfico, aparcamiento gratis) ponerle restricciones (cobrar todo aparcamiento en vía pública, peajes de entrada a la ciudad, calles sin salida...) y favorecer los modos blandos de desplazamiento para que la decisión de cambiar de modo de transporte sea beneficiosa en tiempo de desplazamiento, seguridad, costo y comodidad, respecto al actual en coche.

- Respuesta a la alegación

El PMUS propone medidas efectivas al respecto para conseguir exactamente lo propuesto, por lo que se considera incluida la alegación en el PMUS.

- Alegación

Evitar el tráfico por los barrios, hacer calles sin salida, sólo para residentes.



- Respuesta a la alegación

Esta medida generalizada no favorece la accesibilidad, y por otra parte limitaría la circulación de la red de autobuses... El PMUS propone calles peatonales, zonas 30 y supermanzanas. Todas estas propuestas se han analizado y pensado de acuerdo a la realidad cotidiana de la vida en los barrios. Una propuesta generalizada no se puede aplicar en toda la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Reducir y dificultar aparcamientos en superficie y subterráneos. Todos de pago, según el precio de m2 de la zona en vivienda. Cabría ir reduciendo progresivamente el número de aparcamientos en la vía pública, hasta su total casi total desaparición en una década. Respetando el de carga/descarga, si bien debería seguir un plan DUM de distribución urbano mercancías, que tuviera en cuenta las buenas prácticas europeas: como la distribución de la 'última milla' por medio de bicicletas de carga (ver proyecto Smile).

- Respuesta a la alegación

Si se reduce el estacionamiento en superficie y en subterráneo, se crearía un grave problema de ubicación de los vehículos. Las medidas incluidas en el PMUS pretenden dificultar el uso del vehículo en destino, no se puede prohibir su posesión (la Constitución Española prevé el derecho a la propiedad privada), por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Prohibir o subir impuesto de circulación a los vehículos más pesados/contaminantes.

- Respuesta a la alegación

Esta medida no es competencia del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Evitar el tráfico metropolitano mediante aparcamientos (incluidas las de bici) en origen y en estaciones de transporte público, con servicios lanzadera en horarios punta. Permitir el transporte de bicis en ellos. Favorecer los recorridos hacia estas estaciones y dificultar las vías de acceso a la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Esta medida no es competencia del PMUS, por no ser municipales, desestimándose esta alegación.

- Alegación

Servicios públicos o propios de calidad de acceso focos de movilidad: polígonos industriales, universidades, grandes empresas.

Ninguna avenida con más de 2 carriles (más el del bus y, en su caso, ciclista). Toda calle de tráfico debe tener un carril 30 de preferencia ciclista.

Calmado de tráfico para garantizar la seguridad vial. El objetivo a proponerse es accidentabilidad cero. Los atropellos mortales se producen por negligencias personales pero también porque el diseño urbano y la gestión del viario permiten - incluso invitan a circular a alta velocidad. Por ello, detrás de cada atropello hay una responsabilidad técnica y política.

- Respuesta a la alegación

Un accidente es un evento muy complejo en el que intervienen muchos factores. Un mero análisis de los accidentes en Valencia revela que la inmensa mayoría son debidos a imprudencias de los conductores, con velocidades fuera de rango (una onda verde no 'invita' a circular a alta velocidad) y con ingesta de alcohol asociada en la práctica totalidad de los accidentes.



Opinar que la responsabilidad de los accidentes es de los técnicos que diseñan el espacio urbano y los que gestionan la vía pública es una afirmación errónea, grave e infundada, desestimándose esta alegación.

- Alegación

No basta una señal de tráfico. La salud y la seguridad vial debe primar sobre la fluidez de los vehículos y por ello hay que rediseñar las calles: introducir estrechamientos, esláones mediante vegetación y mobiliario urbano, protección de pasos peatones con elevamientos. Habría que pasar de zona 30 a ciudad 30, la ciudad no es para los coches, y en algunas calles se les permite el paso pero sin generar riesgos. La ciudad 30 no se refiere al estándar, sino a la velocidad máxima, por supuesto que muchas vías y zonas deberían ser peatonales o tener limitaciones de velocidad y de tráfico más estrictas.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación hace referencia a cuestiones a definir en los correspondientes proyectos de construcción, por lo que no están dentro del alcance del PMUS, como a otros aspectos ya contemplados en el PMUS, por lo que no se estima esta alegación.

- Alegación

El PMUS debería recoger la Resolución sobre seguridad vial europea 2011-2020 (NdP), aprobada por el Parlamento Europeo (2011.09.27), donde entre otras cosas:

‘54. Recomienda con insistencia a las autoridades competentes que introduzcan un límite de velocidad de 30 km/h en las zonas residenciales y en todas las calles de un solo carril en las zonas urbanas que no dispongan de un carril de bicicletas independiente, con el fin de proteger mejor a los usuarios más vulnerables’;

- Respuesta a la alegación

Esta medida está contemplada en el nuevo Reglamento General de Circulación, por lo que próximamente será de obligado cumplimiento, no siendo necesaria su inclusión en el PMUS

- Alegación

La salud y seguridad vial debe primar sobre la fluidez de los vehículos. No se puede aceptar que ningún peatón muera atropellado en ciudad, ni que ninguna vía tenga unos niveles de ruido o contaminación más de 5 puntos por debajo del máximo legal. El PMUS debe mejorar los máximos legales no conformarse con ellos.

- Respuesta a la alegación

La salud y la seguridad vial no dependen directa y exclusivamente de la fluidez de la circulación, interviniendo con mayor intensidad otros parámetros como velocidad, intensidad de circulación, respeto de la legislación, etc. Por otra parte no está justificado que el PMUS deba mejorar las limitaciones que la legislación vigente ha establecido, por lo que esta sugerencia no es aceptable.

- Alegación

Reducir carriles, su anchura y limitación de velocidad así como evitar que se pueda correr por ellos, mediante diseños en siseo (eslalon) por medio de vegetación, mobiliario urbano, etc., que mejoren el diseño de la calle.

- Respuesta a la alegación

La mayor parte de los carriles de circulación de la ciudad tienen anchos estrictos, por lo que no se puede reducir este valor sin afectar la seguridad vial. La limitación de la velocidad es una medida que ya se ha incluido en el PMUS. El resto de propuestas contenidas en la alegación no son objeto del PMUS por que se deben definir en los proyectos de ejecución.

- Alegación



Ambiental: poner límites bajos de GEI, ruido y emisiones permitidos y limitar el tráfico cuando se superen. El transporte público deberá ser preferentemente eléctrico.

- Respuesta a la alegación

La limitación de niveles máximos de gases en la atmósfera no es objeto del PMUS. El PMUS prevé una propuesta de descarbonización del transporte público, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

El espacio público debe quedar liberado para ‘lugar de encuentro’ con usos y disfrutes ciudadanos, sociales y culturales y no quedar privatizado para aparcamiento o convertido en lugar de ‘paso’.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Equidad. Niños, muchos jóvenes, mayores, personas con movilidad reducida o diversidad funcional, un alto número de mujeres o personas de bajos ingresos... no dispone de coche privado. El no disponer de formas eficientes de acceso en transporte público o de confortables desplazamientos peatonales supone una discriminación y desigualdad que hay que evitar.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Accesible. El diseño de las calles y barrios, de los transportes públicos y, en su caso, de todos los aparcamientos (no sólo los reservados para PMR) deben ser sin barreras arquitectónicas y con una señalética que permita un cómodo y seguro

desplazamiento de personas con disminuciones sensoriales o físicas, pero también para niños y mayores, para servicios de carga/descarga, personas llevando carritos.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

La elección del modo de transporte depende no sólo de poder hacerlo sino de que apetezca el hacerlo. Una calle ruidosa, con escasos pasos peatones... con sensación de riesgo, poco estética, o muy soleada en verano puede disuadir de hacerla andando aunque se vaya cerca.

Reparto equitativo de costos y cargas.

Que los autos paguen los gastos que ocasionan (asfaltado, semáforos, mantenimiento, servicio gestión de tráfico, vigilancia...), que paguen por el espacio público que ocupan (al circular, al aparcar pagando el precio público de suelo en cada zona)

Diseño urbanístico y planificación territorial.

La movilidad está muy vinculada a la ordenación territorial y urbanística, y por tanto el PMUS debe incluir este enfoque, además es un imperativo legal según el art. 5.2 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la CV.

Las administraciones públicas de la Comunitat Valenciana promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructuras. Les corresponden igualmente todas aquellas acciones formativas, comunicativas y divulgativas encaminadas a que se pueda optar por los desplazamientos no motorizados en aquellos casos en los que sea posible.

- Respuesta a la alegación

Estas cuestiones ya se han planteado y respondido en otros puntos de este informe a las alegaciones presentadas por este ciudadano.

- Alegación

Los indicadores para ser operativos y útiles no puede ser una larga lista de medidas muy puntuales. Un indicador tiene que informar ‘indicar’ sobre algo distinto que la propia medida en sí, sino que se debe tomar como referente o indicio de una dimensión mayor de la que ese dato es sólo una muestra. Habría que intentar hacer indicadores sintéticos por áreas/ámbitos (colectivos, dimensiones/conceptos y modos de transporte).

Aquí sugerimos sólo unos ejemplos a vote pronto, que deberían ser objeto de mayor concreción y adecuación. Cabría tener datos globales y desglosado por barrios y, en su caso, calles.

	De uso	De oferta
Por colectivos		
Niños	% niños que van solos a la escuela / total de escolares.	% de centros con 90% de entorno peatonal (y con zona 30)
Mayores		N ^a de tarjetas EMT, Renfe, FGV... emitidas para mayores.
Trabajadores		Oferta de transporte público a zonas de actividad económica. n ^o viales ciclistas (o Carril 30) en dichas zonas.
Estudiantes		
Comercio		
Turistas	N ^a de bonos de bici pública de corta duración + bicis alquiladas en hoteles o tiendas / % de coches alquilados.	% de bicis ofertadas en alquiler / coches en alquiler.

	(semana)	
Por modos		
Peatones	% de población que camina o va en bici > 30'/día.	% de vías peatonales sobre el total de la ciudad (y % de población beneficiada (que vive en dichas calles)
Transporte público		
Bici	% de usuarios diarios de la bici respecto al total de desplazamientos	% de ciclocalles, ciclo-carriles, carriles bici, y zonas <30 sobre el total.
Tráfico a motor	-% autos que circulan por la ciudad sobre total población. -% de coches aparcados en la vía pública gratis.	% de calles por las que pueden circular autos del total de la ciudad. -% del espacio público que ocupan los aparcamientos en la vía pública
Conceptos		
Seguridad y salud	% de muertos o enfermos por ruido, emisiones, atropellos o GEI (costo económico que supone) Población en % de zonas tranquilas (sin accidentes, ni emisiones, ni ruido <50 dBA) o más sencillo Número de mujeres que circulan en bici	% de calles con ruido, emisiones, un 10% por debajo de los máximos legales permitido (y sin accidentes en 3 años)
Accesibilidad	% de personas (NO de viajes) que va andando, en bici o transporte público	
Economía	nº de puestos de trabajo y beneficio monetario generado por actividades asociadas a la movilidad blanda (tr. colectivo, bicis, turismo...)	



- Respuesta a la alegación

Las características fundamentales que deben tener los indicadores son que deben de ser objetivos y que deben permitir calcular su valor en la actualidad y en el futuro.

No se considera oportuno incluir en el listado de indicadores del PMUS de Valencia los propuestos en la alegación, por diversos motivos:

- Dificultad de recopilar anualmente la información dada la diversidad de la fuente de los datos (Ej.: nº de clientes que va con medios blandos al comercio/total clientes; % de bicis ofertadas en alquiler /coches en alquiler; nº de puestos de trabajo y beneficio monetario generado por actividades asociadas a la movilidad blanda)

- Algunos de los indicadores propuestos se encuentran incluidos en el listado de indicadores del PMUS de Valencia, directa o indirectamente tales como:

- Porcentaje de usuarios diarios de la bici respecto al total de desplazamientos, que se correspondería con 2.6 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto del total de desplazamientos

- Porcentaje de ciclocalles, carriles bici y zonas 30 sobre el total que se correspondería con 2.1 Porcentaje de red viaria de vías ciclistas (km tramos ciclistas x 100 / km red viaria total)

- % autos que circulan por la ciudad sobre el total de población que se correspondería con 4.4 Vehículos turismos por cada 1000 habitantes

- % de coches aparcados en la vía pública gratis que se correspondería con 4.9 Porcentaje de plazas de estacionamiento en vía pública libre

- % de personas que va andando, en bici o en transporte público, que se correspondería con 4.8 Porcentaje de desplazamientos en vehículo privado respecto del total de desplazamientos

- Determinados indicadores propuestos no se encuentran directamente relacionados con temas de movilidad (Ej.: % de población que camina o va en bici más de 30 minutos/día)

Por lo expuesto, no se considera aceptable el contenido de esta alegación.

8.- Instancia con número de registro 00110 2013 121740, presentada por D. Amadeu Sanchis i Labios, en nombre del Grupo Municipal EUPV, en fecha 13/11/2013.

- Alegación

Falta de Participación Pública continuada desde el origen del Plan y Pacto por la movilidad.

- Respuesta a la alegación

En la alegación se propone en primer lugar la recogida de una serie de demandas que no se detallan, formuladas por distintos colectivos y entidades y comunicadas al Ayuntamiento con anterioridad, asimismo se expone que, siendo el PMUS un tema fundamentalmente social y medioambiental (además de técnico), ha de contar con los diferentes intereses, a veces enfrentados. Con estas propuestas y afirmaciones se está ignorando una parte fundamental de los trabajos realizados para la elaboración del PMUS. Por primera vez en la historia de esta ciudad se ha recopilado toda la información disponible relacionada con la movilidad, en base a la cual se ha construido un modelo de transporte que representa fidedignamente la movilidad que se produce en la ciudad. De la misma manera, el análisis y el diagnóstico incluidos en el PMUS son documentos con un carácter exclusivamente técnico, que describen las características y los aspectos conflictivos de la movilidad, y que tienen como objetivo fundamentar la elaboración de las diferentes propuestas que se formulan, todo ello en cumplimiento de las exigencias que la Ley de Movilidad de la Generalidad Valenciana impone. Por todo lo anterior, las demandas de la sociedad civil referidas y no detalladas en el cuerpo de la alegación están recogidas en el PMUS en la medida en que estén debidamente fundamentadas, por lo que se debe valorar esta parte de la alegación como parcialmente considerada.

Hay que añadir además, que el proceso de participación ciudadana desarrollado simultáneamente con la elaboración del PMUS ha sido de gran utilidad para tomar el pulso de la opinión de distintos sectores y entidades y ratificar las distintas líneas de actuación establecidas y basadas en el profundo conocimiento de todos los aspectos de la movilidad en la ciudad que el equipo redactor ha alcanzado a partir del análisis y diagnóstico de toda la información obtenida, así como de la actividad cotidiana que desarrolla el Servicio de Transportes, Circulación y sus Infraestructuras, como servicio gestor de la movilidad. Prueba de ello son las numerosas muestras de reconocimiento al trabajo realizado que se han incluido en los escritos presentados dentro del reglamentario proceso de exposición al público y presentación de alegaciones, el cual va a tener como resultado la incorporación en el documento definitivo de numerosas aportaciones realizadas.

- Alegación

Se valora negativamente la ausencia de diseño y consolidación de un Pacto por la Movilidad Sostenible del municipio de Valencia y su Área Metropolitana.

- Respuesta a la alegación

En la alegación se expone que para que el PMUS pueda tener éxito tiene que ser fruto de un pacto por la movilidad entre la ciudad y su conurbación abordando un cambio de modelo. Además de lo expuesto anteriormente, se debe considerar que el PMUS es un documento de planeamiento estratégico que contiene una serie de actuaciones a desarrollar durante su período de vigencia. El referido pacto por la movilidad, que necesariamente tendría que ser coherente con el contenido del PMUS, no constituye un objetivo principal del PMUS, sino a iniciativas que se establezcan en su caso por el gobierno municipal, que deberán en su momento estimarse por los órganos de gobierno municipal, de acuerdo a su contenido y sus órganos de participación.

- Alegación

Propuesta de la inclusión de un estudio económico-financiero para determinar las posibilidades financieras del Ayuntamiento de Valencia para hacer frente al Plan propuesto.

- Respuesta a la alegación

Considerando la coyuntura económica actual, la realización de un estudio económico-financiero en relación con las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

- Alegación

Coordinación y consenso con otras administraciones.

- Respuesta a la alegación

El programa 17.1 ‘Coordinación de la planificación del transporte y el territorio’ contempla la elaboración de un Plan de Transporte Metropolitano, como marco para la coordinación de los distintos servicios de transporte público, además a lo largo del documento se hace hincapié en la necesidad de coordinación de los diferentes agentes implicados, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Coordinación con otros planes estratégicos

- Respuesta a la alegación

Valencia no tiene un plan de seguridad vial, por lo que no se puede hacer referencia a él. El plan de fomento de vehículos no motorizados es el propio PMUS. Por otra parte, siendo el PMUS un documento estratégico poco puede aportar a una obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen que cumplir en el

marco de la Ley de Movilidad, es más, son dichos planes los que tienen que supeditarse a las directrices y criterios del PMUS de la ciudad, por ser éste de mayor rango normativo. Por estos motivos se desestima esta alegación.

- Alegación

Adecuación del PGOU al PMUS. No se trata sólo de coordinar la planificación urbana e infraestructuras de movilidad (estrategia 17 del PMUS), sino de coordinar también la localización de los bienes y servicios que atraen desplazamientos.

- Respuesta a la alegación

En España, el modelo territorial, urbano, y la decisión sobre la ubicación de las actividades en el territorio, que son las que generan la movilidad, no son competencia de un PMUS, siéndolo del Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana. Ambos deben de estar coordinados, pero ambos deben de atender a lo que reglamentariamente está establecido.

- Alegación

Seguimiento, evaluación y medidas correctoras. Los indicadores de control del PMUS no están explicitados en el PMUS

- Respuesta a la alegación

Los indicadores incluidos en el PMUS también se han tomado como modelo de referencia en normativas de movilidad en otras regiones y países, siendo perfectamente explícitos, pues son objetivos y se puede calcular su valor actualmente y en el futuro.

- Alegación

Las actuaciones no están temporalizadas. El proyecto a medio y largo plazo queda indefinido, con el horizonte del año 2030, sin especificar como se actuaría año a año. De no acompañarse la previsión presupuestaria a medio y largo plazo puede ser que no se satisfagan los objetivos fijados.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, por lo que se desestima.

- Alegación

Declaración de Valencia Ciudad 30

- Respuesta a la alegación

No se considera viable una ‘ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Reducción de la accidentalidad: la reducción de la velocidad máxima de 30km/h en toda la ciudad reduciría la accidentalidad.

- Respuesta a la alegación

El nuevo Reglamento General de Circulación limita la velocidad máxima de circulación a 30 km/h en aquellas vías de un solo carril por sentido, no estando justificada la inclusión en el PMUS de una propuesta que ya es de obligado cumplimiento. La reducción de la accidentalidad está incluida en el Plan. Por estos motivos se desestima esta alegación.

- Alegación

Mejora de la calidad del aire. Consideramos que la contaminación del aire no está bien cuantificada en Valencia, ni cualificada en el PMUS: Algunos de los puntos de medida están instalados en los Viveros o en la UPV.

- Respuesta a la alegación

No es competencia del Plan la ubicación de los puntos de medida. La mejora de la calidad del aire se contempla en el cambio del reparto modal, buscando la disminución del vehículo privado, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

El PMUS tendría que establecer estrategias sobre la calidad del aire, la tranquilidad sonora, la seguridad vial y la reducción del uso del coche.

- Respuesta a la alegación

El Plan sí que tiene propuestas para la mejora de la calidad del aire, la tranquilidad sonora, la seguridad vial y la reducción del coche, desestimándose esta alegación por que ya está incluida.

- Alegación

No es admisible que haya vías que tengan unos niveles de ruido o contaminación a 5 puntos por debajo del máximo legal. Además el PMUS ha de mejorar los máximos legales, no conformarse con ellos.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación hace referencia a competencias específicas de determinadas áreas y servicios municipales, por lo que se desestima.

- Alegación

Reducción del consumo energético.

- Respuesta a la alegación

El Plan sigue los principios de la reducción del consumo energético, quedando detallada la estrategia energética en el apartado 11.1 del documento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Implantación de ciclocalles y ciclocarriles como infraestructura ciclista preferente.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS se ha valorado lo expuesto en la alegación, no habiéndose recogido por no contener las soluciones más convenientes. A grandes líneas, la estrategia para la bicicleta que plantea el PMUS consiste en una red de carriles bici por el viario principal y el calmado del tráfico, compatible con la bicicleta, por el viario local, de manera que la mayoría de los desplazamientos se realicen por calles con velocidad limitada a 30 km/h. en la proximidad del origen y destino y por carriles bici en la parte central del desplazamiento. Sustituir los carriles bici por ciclocalles o ciclocarriles ocasionaría una pérdida de funcionalidad de la red, los recorridos no serían tan directos por el doble sentido de circulación que tiene el carril bici frente al sentido único, normalmente, de la ciclocalle. Por otra parte, gran número de usuarios de la bicicleta prefieren circular de una manera no correcta por las aceras a hacerlo entre el tráfico motorizado, lo que devalúa la utilización del ciclocarril como solución con carácter general. Por todo lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

En el estudio presentado no se evalúan, ni se critican, por ejemplo, la tipología y calidad de la infraestructura ciclista existente ni la conectividad de la red ciclista.



- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS evaluar las características de calidad de la infraestructura ciclista existente, por tanto no se considera esta alegación. Lo que sí que se ha analizado es la conectividad de la red, y la necesidad de modificar el diseño de algunas intersecciones, así como asegurar el mantenimiento de la red ciclista existente. Todo ello queda reflejado en las propuestas de Fomento de uso de la bicicleta.

- Alegación

Preocupa que en el documento no se especifique el tipo de carril bici que se construirá en las calles propuestas ni se definan los criterios de diseño utilizados para la implantación de carriles bici.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico y como tal no debe entrar en el detalle de los criterios de diseño de todos y cada uno de los carriles bici a implantar en la ciudad. Sin embargo, tal y como se ha expuesto anteriormente la propuesta 14.1.1. de Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible ya define la necesidad de definir estos criterios de diseño, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

Allí donde no sean zonas de preferencia peatonal o zonas 30, donde la bici ha de poder circular, se debería disponer de una malla ciclista con viales amplios, ciclocarriles, carriles bici en calzada... que permitan el doble sentido de circulación, con una amplitud de 3m.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS definir el detalle de las propuestas de diseño y dimensionamiento de los itinerarios ciclistas.

- Alegación

Carril bici segregado, para los dos sentidos de circulación, en la ronda interior

- Respuesta a la alegación

El PMUS indica que la situación óptima es que el carril bici esté a nivel de calzada y segregado del tráfico rodado mediante elementos físicos. El carril bici en la ronda interior está contemplado en las propuestas de carril bici del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Carril bici segregado en las grandes vías: Fernando el Católico-Ramón y Cajal-Germanies-Marqués del Turia, así como la conexión a través de los puentes de la ciudad sobre el río Túria.

- Respuesta a la alegación

La alegación expresada ya está contemplada en las propuestas de carriles bici del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

No existen propuestas de tipo social, formativas o normativas.

- Respuesta a la alegación

El PMUS contempla las propuesta de tipo social y formativas en la propuesta ‘15.1.2 campañas de promoción de la movilidad en bicicleta’, por lo que se desestima esta alegación.

La Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Valencia en su título V circulación de bicicletas regula la circulación de las mismas por las calles de la ciudad, por lo que se desestima la inclusión de modificaciones de tipo normativo.



- Alegación

Las propuestas no cuentan con un marco temporal de aplicación ni van acompañadas de un estudio económico.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

- Alegación

En ningún sitio se plantea la importancia capital de que se produzca el trasvase de usuarios del vehículo privado a motor a la bicicleta.

- Respuesta a la alegación

No se comparte lo expresado en la alegación por ser este uno de los objetivos del PMUS, donde se incluyen propuestas de fomento del uso de la bicicleta, en las que está implícito el trasvase de usuarios desde el vehículo privado motorizado a la bicicleta. Por lo anterior, se desestima esta alegación.

- Alegación

Se ha de potenciar el transporte alternativo garantizando un número suficiente de bicicletas públicas, con un sistema compatible para todo el Área Metropolitana, de calidad y suficiente para toda la demanda potencial, garantizando que siempre haya bicis para coger y bornes para devolver las bicis.

- Respuesta a la alegación

Se desestima esta propuesta por no ser viable económicamente la garantía de disponibilidad de bicicletas públicas, además de no ser de competencia municipal.

- Alegación

Antes de ejecutar más km de carril bici, conectar los ya existentes sin interrupciones en el trazado, formando una verdadera red de carriles bici. Conexión y ampliación de los carriles para bicicletas en los accesos a la ciudad, en la conexión con los polígonos industriales y los municipios vecinos.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de carril bici del PMUS (más de 90 km) se ha realizado a partir de un estudio de conectividad de la red, además cabe destacar la propuesta que el PMUS presenta relativa a la ‘Eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual’.

Los polígonos industriales se encuentran localizados en el AMV (a excepción de Vara de Quart) a unas distancias tales que dificultan el acceso en bicicleta, además la competencia de la ejecución de los carriles bici en el entorno metropolitano es de la Conselleria, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Elaboración de un plan de instalación de nuevos aparcamientos de bicicletas teniendo en cuenta criterios como la potencialidad de usuarios en edificios públicos y administrativos, espacios de interés turístico o cultural, zonas de ocio, estaciones de tren, metro y autobús, centros de enseñanza y bibliotecas y centros sanitarios y hospitales.

- Respuesta a la alegación

En el PMUS se plantean varias propuestas al respecto, tales como:



- Propuesta 4.3.1. Continuación con la ampliación del número de plazas de estacionamiento para bicicletas por la ciudad.

- Propuesta 4.3.2. Fomento de la implantación de instalaciones para aparcamiento de bicicletas en las principales paradas de la red de transporte público de la ciudad.

- Propuesta 4.3.3. Fomento de la instalación de puntos de estacionamiento en edificios y actividades privadas, así como en grandes centros *atractores* de gestión privada.

Según la Ley de Movilidad 6/2011, los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

La ampliación de los puntos de aparcamiento para bicicletas, tal y como se indica en el PMUS, se hará bajo demanda de los usuarios. No obstante, en el caso de grandes centros *atractores* se instalarán los aparcabicis necesarios, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Se propone un carril ciclista en los dos márgenes del río, bidireccional, con la finalidad de conseguir fomentar los desplazamientos en bicicleta y no sólo el uso lúdico que sí cubre el carril bici existente en el cauce del río.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta en uno de los márgenes del río ya está planteada (salvo en el tramo de viveros y el Museo San Pío V) en el otro margen del río es inviable, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

La potenciación del transporte público: un aumento de la cobertura geográfica de la EMT, con especial preferencia de las zonas que son origen y destino masivo de desplazamientos con coche, como barrios residenciales, núcleos de concentración de lugares de trabajo. Un ejemplo es que la EMT no llega al nuevo Hospital La Fe.

- Respuesta a la alegación

La EMT sirve al nuevo Hospital La Fe con las líneas L64, L8 y L9. Para la potenciación del transporte público se contempla en el PMUS el Programa 7.1 Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Planificar la instauración de nuevos modos de transporte colectivo: carril BUSVAO y carriles bici en los accesos a la ciudad desde municipios periféricos.

- Respuesta a la alegación

No es competencia del ayuntamiento de Valencia, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Potenciar la intermodalidad: que se permita subir las bicis al transporte público metropolitano. Fomento de la implantación de instalaciones para el aparcamiento de bicicletas en las principales paradas de la red de transporte público de la ciudad. Ampliar tanto el horario como el número de bicicletas que se pueden subir a autobuses y trenes.

- Respuesta a la alegación

Las autorizaciones relativas al transporte metropolitanos son competencia de la Conselleria.

El PMUS propone aparcamientos de bicis en estaciones con lo que el contenido de esta propuesta ya está incluido dentro del Plan.

Ya existe un programa completo para favorecer la intermodalidad con la bicicleta por lo que esta propuesta se encuentra contenida en el PMUS y se desestima.

- Alegación

Facilitar el transporte con la integración tarifaria en una única tarjeta de transporte para toda el Área Metropolitana de Valencia, con una tarjeta portamonedas que cobre según zona/distancia recorrida, y no con billete diferente para cada zona y modo de transporte.

- Respuesta a la alegación

Se desestima la alegación expresada por considerarse contenida ya en el PMUS, concretamente en la propuesta 8.1.3_Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario. Dentro del alcance del PMUS de Valencia, esta actuación propone el análisis y estudio de las posibilidades de simplificación y unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana, de manera que éste sea percibido –y efectivamente utilizado– como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo.

- Alegación

Delimitación de zonas restringidas a los vehículos privados: implantación de calles residenciales y zonas sin tránsito de paso, con limitación a 20 km/h limitando a carga y descarga y residentes.

- Respuesta a la alegación

El acceso restringido al tráfico se plantea en algunas zonas concretas, en las que se realizan peatonalizaciones o estructuras de supermanzanas quedando restringidas al tráfico de paso, para aumentar su potencial para la realización del resto de actividades. Se estima que el contenido de esta petición ya está suficientemente

justificado en el PMUS en el programa 2.2: Estructuración de diversas supermanzanas y ejes multifuncionales.

- Alegación

Establecimiento de aparcamientos disuasorios.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya plantea en su propuesta 8.3.1. Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el Área Metropolitana de Valencia, esto incluye Sant Isidre y Faitanar (parada de metro de València Sud) con lo que esta propuesta ya está incluida en el documento.

- Alegación

Área Metropolitana. Conexión con los distintos modos de transporte.

- Respuesta a la alegación

El programa 8.3 del PMUS propone la mejora de la intermodalidad, se desestima esta alegación por considerarse que ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

La red metropolitana de carril bici está poco desarrollada, mal señalizada y no es conocida por la población. Resulta necesario señalar itinerarios, potenciar los desplazamientos en el área metropolitana e integrar los tres sistemas de bicicleta pública. Hace falta conectar Valencia con la malla ciclista de la comarca de l'Horta prevista en los sucesivos planes de infraestructuras de la Generalitat.

- Respuesta a la alegación

La conexión de la red de itinerarios ciclistas con las poblaciones del AMV está incluida en el Plan, aunque no es competencia del Ayuntamiento de Valencia la mejora y ejecución de los mismos.

La integración de los diversos sistemas de bicicleta pública del AMV no es competencia del Ayuntamiento de Valencia. El servicio de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi presenta en la actualidad un funcionamiento pendular en el que las estaciones situadas en los barrios más periféricos se llenan al finalizar la jornada laboral, no ofreciendo el adecuado nivel de servicio a los usuarios. La integración con los otros servicios existentes en el área metropolitana incrementaría la demanda en estas estaciones, con lo que se prestaría peor calidad del servicio a los residentes del entorno, debiendo desestimarse esta alegación por ser Valenbisi un servicio que ofrece la ciudad prioritariamente a sus residentes.

- Alegación

El Ayuntamiento de Valencia ha de exigir a la Generalitat que ejecute esa malla ciclista.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación no está dentro del alcance del PMUS.

- Alegación

Peatonalización del centro histórico de Valencia en su totalidad, no sólo en el entorno de la Lonja y del Mercado Central.

- Respuesta a la alegación

La estrategia planteada por el PMUS en el centro supone continuar y extender la política llevada a cabo por el Ayuntamiento en los últimos años de recuperación de espacios para el peatón en el centro, con la racionalidad necesaria en lugares que beneficie al ciudadano y a los comercios.

El PMUS plantea toda una serie de propuestas de mejoras de intervención peatonal en el casco histórico con el programa 1.2. Plan centro de mejoras peatonales. En este programa el PMUS efectúa la propuesta 1.2.1 Análisis de nuevas zonas de posible expansión peatonal, la propuesta es mucho más amplia que el entorno de la

Lonja y el Mercado Central, lo que propone es pensar en una propuesta integral de expansión de las zonas peatonales en el centro de la ciudad, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Proponemos un estudio de la efectividad de la zona naranja

- Respuesta a la alegación

Como se indica en el PMUS, con la implantación de zona naranja se facilita la posibilidad de estacionamiento en superficie a los residentes y se potencia el estacionamiento en los aparcamientos soterrados, a la vez que se reduce el atractivo del estacionamiento en superficie, a los no residentes, lo que permite reducir el tráfico de agitación así como ajustar la oferta de plazas a la demanda residente, pudiéndose ganar espacio para otros usos, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

En las rutas de peatones que recoge el PMUS, proponemos que en su totalidad sean calles 30, para así garantizar la prioridad de los peatones, evitar riesgos y recuperar el sentido de paseo y las relaciones sociales. Sería un objetivo prioritario del Plan generar espacios de peatones agradables también dentro de los barrios, para procurar y promover el disfrute del espacio público y no sólo para los casos en que el caminar tenga por objetivo llegar a otro punto.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales definidos en el PMUS discurrirán por calles del viario local, por lo que, con la entrada en vigor del nuevo Reglamento General de Circulación, la velocidad de circulación estará limitada a 30 km/h., no considerándose conveniente inclusión en el PMUS de esta propuesta. Por otra parte, la propuesta 2.1.1 Potenciación de 26 centralidades de barrio, pretende conseguir lo propuesto en la segunda parte de la alegación, por lo que no procede considerar esta alegación.



- Alegación

Diseño urbano y accesibilidad

El PMUS es un documento estratégico por lo que no corresponde al plan desarrollar el detalle expuesto en la alegación. No obstante, el PMUS si que establece la necesidad de definir los criterios de diseño urbano y la accesibilidad en el programa 14.1 por lo se estima que el contenido de esta alegación ya se encuentra incluido en el Plan.

- Alegación

Consideramos necesario la implantación de contenedores soterrados en el centro histórico.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación está fuera del alcance del PMUS, es de competencia específica de determinados servicios municipales y debería ser planteada por otras vías.

- Alegación

La conexión del río con Ciutat Vella actualmente se hace a través de una autovía de muchos carriles, consideramos que se deberían estudiar propuestas para una conexión pacífica.

- Respuesta a la alegación

No se entiende con claridad el contenido de esta alegación. Si hace referencia a la conexión peatonal del Viejo Cauce con Ciutat Vella, ésta se puede realizar a través de los distintos pasos de peatones semaforizados que existen en la marginal, No se ha detectado ningún problema de accesibilidad, por lo que no se ha incluido ninguna propuesta específica. Por otra parte, distintas propuestas del PMUS están encaminadas a la reducción de carriles, reducción de la velocidad de circulación y a la disminución de la intensidad de circulación de vehículos motorizados privados, lo que supone el

calmado del tráfico, debiendo entenderse que el contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Se consideran imprescindibles las campañas de información y sensibilización hacia las buenas prácticas de convivencia entre automovilistas, ciclistas y peatones, y el fomento, como medio de transporte del uso de la bicicleta.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya incluye una propuesta de Campañas de promoción de la movilidad en bicicleta en las que quedan incluidas acciones para la promoción y la sensibilización, por lo que desestima esta alegación.

9.- Instancia con número de registro 00113 2013 036297, presentada por D^a *****, en nombre de UGT-PV Departamento de Medio Ambiente.

- Alegación

El Plan debería coordinarse con un Plan Supramunicipal que se realice paralelamente. No entendemos el diagnóstico exhaustivo de la movilidad metropolitana hacia y desde la ciudad que hace el PMUS, si luego no se concreta con propuestas de medidas, más cuando este tipo de desplazamientos son fundamentalmente por motivos laborales, por lo que es necesario el fomento de la corresponsabilidad de las administraciones públicas y las empresas.

- Respuesta a la alegación

EL PMUS propone la coordinación con la Conselleria para una mejor planificación y gestión de la movilidad metropolitana así como la redacción de un Plan Metropolitano de la movilidad sostenible (propuesta 17.1.1) que recoja de manera unitaria directrices, objetivos y propuestas estratégicas de modo que se ajusten a las necesidades precisas de la población y se integren las previsiones de desarrollo



territorial que se encuentran en elaboración en la actualidad. Por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está considerado en el PMUS.

- Alegación

No existe un plan económico-financiero y deberían contemplarse ingresos finalistas.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

Por otra parte, la asignación presupuestaria municipal y el carácter de los ingresos no puede ser objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

No hay una temporalización concreta y una priorización seria de las actuaciones propuestas.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación es coincidente con la primera parte de la alegación anterior, en el sentido de que un plan económico-financiero debe incluir la temporalización y priorización de actuaciones, por lo que también se desestima esta alegación.

- Alegación

No hay objetivos concretos en la reducción del parque móvil privado ni de su velocidad, con lo que consideramos que no se hace una apuesta decidida por calmar y disminuir el tráfico de vehículos privados en la ciudad, con lo que no creemos que los

problemas del ruido y la 'contaminación vayan a disminuir. La medida estrella de las zonas 30 se aplica a zonas donde la velocidad ya es lenta de por sí por la estructura de las calles. Debería extenderse más la idea de las supermanzanas, salvaguardando la actividad del pequeño comercio, y actuar firmemente por cumplir los límites de velocidad en las grandes vías de circulación.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su apartado 6.1 enumera objetivos concretos, establece estrategias y una serie de actuaciones encaminadas a potenciar los modos de transporte sostenibles. Dispone de un programa de calmado de tráfico en los barrios de la ciudad (propuesta 10.1.1) muy completo y ambicioso con zonas 30 en 29 barrios de la ciudad, todo ello con el objetivo de conseguir una circulación más calmada y por tanto más segura en la ciudad.

Cabe resaltar que no es objeto del plan reducir el número de vehículos privados, sino más bien disminuir su uso mediante medidas que favorezcan los modos de desplazamientos sostenibles, y en este sentido quedan definidas todas las propuestas del PMUS por lo que se desestima esta alegación.

Por otra parte, la propuesta de inclusión de supermanzanas se ha analizado y concretado en la propuesta 2.2.1. Tratamiento de las supermanzanas de los barrios de la Petxina, Arrancapins, Russafa y Gran Vía, considerándose suficiente por lo que se considera que parte de esta alegación ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

El plan debería incentivar la realización en las empresas de Planes de movilidad de instalaciones productivas (tal y como recoge la Ley Valenciana de Movilidad, que fomenten el transporte alternativo al vehículo privado, tal y como recoge la Estrategia de Ahorro y Eficiencia 41. @e/Energética de España 2004-2012. Las empresas presentarán estos planes al ayuntamiento correspondiente. En el caso de empresas de más de 400 trabajadores las necesidades de coordinación serán mayores por lo que se nombrará un gestor de movilidad responsable de la implementación del

Plan tal y como viene señalado en la estrategia Española de Movilidad Sostenible, que será nombrado por el Comité de Empresa.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS incentivar la redacción de Planes de movilidad de empresas puesto que ya está regulado en la Ley de Movilidad, por lo que se desestima esta alegación. El PMUS como documento estratégico poco puede aportar a la obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen de elaborar planes en el marco de la Ley de Movilidad.

- Alegación

Se debería fomentar la asunción por parte de las empresas de su responsabilidad en el marco de la prevención de riesgos: accidentes in itinere / in misión.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación no es de competencia municipal, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Apuesta decidida por el transporte público, abordando de forma prioritaria actuaciones sobre la intermodalidad, el fomento de los aparcamientos disuasorios periféricos, la preferencia de paso del transporte público, regulación semafórica y el aumento de las frecuencias de paso. El precio del transporte público debería rebajarse y ganaría en competitividad, y debería ser un título único.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su apartado 8.3 propone un programa dedicado exclusivamente a mejorar el transporte público, por lo que se considera que el contenido de esta parte de la alegación ya está incluido en el PMUS.

El PMUS como documento estratégico no entra en el detalle del precio del transporte público, por lo que se desestima esta parte de la alegación.

La propuesta de establecer un único título ya se plantea en la propuesta 8.1.3 de simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, por lo que se considera que esta parte de la alegación ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Contemplar la seguridad de determinados colectivos de trabajadores como los camareros de las terrazas de los establecimientos hosteleros, que ven incrementado sus riesgos laborales con algunas actuaciones.

- Respuesta a la alegación

Los aspectos de seguridad vial están contemplados en el PMUS teniendo en cuenta todos los colectivos ciudadanos.

De la lectura de esta alegación no se comprende con precisión la problemática de los establecimientos hosteleros. Sin embargo esta cuestión no sería objeto del plan por su concreción, por lo que debería de ser específicamente planteada por otras vías.

- Alegación

Generar un Instrumento de Evaluación y Seguimiento para la evaluación del PMUS y la elaboración de un Informe anual de la movilidad en la ciudad de Valencia, cuyo objetivo es el análisis de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías, dirigido a la sostenibilidad y la seguridad, y la evaluación de los instrumentos de planificación y sus efectos, mediante una recopilación de la información más relevante en materia de movilidad y su grado de sostenibilidad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS define unos indicadores de seguimiento y como tales éstos deben ser medidos con el objetivo de poder recopilar series históricas que permitan evaluar el impacto de las medidas propuestas. El PMUS propone la creación de un equipo de

trabajo en el seno del Ayuntamiento cuya misión primordial sea la gestión de la información relacionada con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del PMUS. La decisión concreta de elaborar un informe anual de movilidad no está contemplado en el PMUS, por considerarse una iniciativa correspondiente a los órganos de gobierno municipal con independencia de la tramitación de este documento.

10.- Instancia con número de registro 00113 2013 036300, presentada por D. *****, en fecha 13/11/2013.

- Alegación

Se van a presentar las alegaciones al Plan, siguiendo el esquema del propio plan. En primer lugar al punto 9, 'Programa de actuación', dado que afecta a todos los demás puntos de una manera fundamental.

El punto 9 presenta la programación temporal de las actuaciones propuestas del y la estimación en el costo de las mismas. Dada la situación actual este punto es de vital importancia. Centrándonos en las actuaciones a corto plazo vemos que su coste asciende a más de 65 millones de euros a los que hay que añadir otros 31 millones para la realización de las 6 rutas peatonales. De los 65 millones, dos propuestas se llevan la mayoría del gasto, las vías ciclistas y la priorización del tráfico en superficie.

Estas actuaciones recuerdan a uno de los mejores ejemplos de movilidad sostenible ciudadana a nivel mundial, Curitiba, en Brasil. Allí hace 40 años su alcalde *****, peatonalizó una calle en un fin de semana y con costes reducidos. Y continuó con esa idea al crear plataformas para los autobuses en lugar de vías de metro o tranvía, dado que su presupuesto municipal no se lo podía permitir. Igual ha hecho en Valencia la Conselleria de Infraestructuras al colocar un autobús orbital donde inicialmente estaba planteado un tranvía. Es por ello que no podemos esperar un gasto por parte del ayuntamiento de casi 100 millones en un corto plazo ni esperar 10 años para poner en práctica este PMUS, es necesario optar por medidas más baratas pero útiles.

La estética debe dejar paso a la utilidad. Desde mi experiencia de jefe de obra en una constructora sé que es posible reducir los costes en la urbanización si se centra

uno en lo realmente necesario y útil. La utilización de la vegetación, de las pinturas en el suelo, de pequeños elementos como simples bordillos puede permitirnos realizar peatonalizaciones o carriles bicis en poco tiempo y dinero. Y no hay por qué avergonzarse, cuando el ayuntamiento pueda realizar más inversiones se podrá urbanizar de manera más completa, pero mientras los ciudadanos ya pueden disfrutar de parte de las mejoras. Algo similar ha hecho el ayuntamiento de París en sus márgenes del río Sena.

Reduciendo los costes se puede estimar en cinco años la realización de las actuaciones marcadas a corto plazo en el plan, así como algunas previstas en un plazo intermedio. Se estiman cinco como un periodo suficientemente amplio como para poner en marcha la gran mayoría de propuestas, con un coste que las arcas municipales puedan asumir. Los hábitos de movilidad son bastante estables, pero es necesario remarcar como sólo en 3 años el uso de la bicicleta ha aumentado considerablemente. Por lo que se vislumbra que la movilidad sostenible se va implantando en los ciudadanos.

- Respuesta a la alegación

Aunque se valora positivamente lo propuesto en esta alegación, no es objeto del PMUS la definición del desarrollo y ejecución de las propuestas que corresponden a lo que en su momento decidan los órganos de gobierno municipal.

- Alegación

‘Propuestas de actuación’.

Respecto a las 6 rutas propuestas, parecen bastante acertadas, pero hay que intentar que sean más rectas y rápidas para el usuario, evitando que hagan giros o desvíos entre su origen y su destino. Se han analizado estas 6 rutas así como otras 17 secundarias que más adelante se tratan. También se han recopilado dos datos muy importantes, por una parte las calles con más comercios, y por otra las conexiones entre los distritos colindantes que se hacen en gran número en vehículo privado. En la mayoría de casos los trayectos entre distritos colindantes podrían hacerse a pie o en

bicicleta en un tiempo competitivo. Por ello se han observado varias conexiones deficientes entre distritos, como las conexiones del distrito 6 o 4.

Las vías deben de plantearse como vías igualitarias, donde la prioridad no sea para los vehículos, permitiendo el tránsito de peatones y ciclistas de forma adecuada, y con cruces directos y cómodos. Es importante que la red forme una malla real, donde se conecten las distintas centralidades de barrio expuestas y con ello se abarque a todos los distritos y barrios de la ciudad. Por ello se cree necesario la creación de otros ejes o ramales de algunos de los presentados. Se presenta un plano adjunto de los mismos, grafiados en azul oscuro y las centralidades de barrio en granate. Serían los siguientes:

- Eje Este-Oeste que conecte la ciudad a través del centro, sin rodearlo. Estaría formado por las calles: Ángel Guimerà-Hospital-Sangre-Barcas-Don Juan de Austria — Sorni. (Ruta 7).

- Eje Norte-Sur: Pont de Fusta-Navellos- Catedral-San Vicente-Plaza de San Agustín-Plaza de España y un enlace con la plaza del Ayuntamiento. (Ruta 8).

- Conexión del Ensanche y Monteolivete, a través de Jorge Juan-Joaquín Costa-Luis Oliag-Monteolivete. (Ruta 9).

- Conexión del Centro con Benimaclet a través del Pla del Real: Pasarela de Exposición, Armando Palacio Valdés, Dr. Moliner, Dr. Gómez Ferrer, Bachiller, Cuenca Tramoyeres-Benimaclet. (Ruta 10).

- Conexión de Patraix con el centro, a través de la calle Cuenca, conectando con el proveniente de San Marcelino. (Ramal de la ruta 4).

- Mejora de las conexiones de los centros de barrio de los distritos 6, 12 y 13 con el eje: Av. Aragón-Chile-Yecla-Campoamor-Plaza del Cedro, otro ramal a la plaza Xúquer y un ramal que conecte Rodríguez de Pertegaz con la avenida de Aragón. (Ruta de la ruta 2).

- Un ramal que una la avenida de Serrería, Arcipreste Gallart y el centro del Canyamelar. (Ramal de la ruta 2).

- Una mejora de las avenidas y cruces de las avenidas de Joaquín Ballester y Valle de la Ballestera, mejorando la conexión del distrito 4y 5. (Ramal de la ruta de la ronda Norte).

Respecto a las actuaciones a realizar en el centro histórico y comercial, no hay que perder de vista que el centro no debe actuar de barrera entre los barrios, sino de unión. Por ello los ejes norte-sur, este-oeste antes descritos son de gran importancia, al conectar de manera directa distritos a través del centro. Al revés que con el vehículo, que queremos alejarlo del centro, al peatón queremos acercarlo, por lo que no es necesario que su trayecto sea el de las típicas rondas de la ciudad.

-Respuesta a la alegación

Se acepta la inclusión de las propuestas señaladas como ejes peatonales complementarios a los 6 ejes peatonales principales. El centro se considera como una gran zona *atractora* de prioridad peatonal por lo que no parece necesario la definición de itinerarios que lo atraviesen.

- Alegación

Para potenciar el uso del centro por parte del peatón, se plantea como necesaria una mejora del barrio comercial, comprendido entre las calles Colón y Gran Vía Marqués del Turia. Varias calles como, Isabel la Católica, Hernán Cortes o Félix Pizcueta son calles con abundantes comercios, cuyo diseño prioriza al vehículo privado. El ciudadano necesita espacios agradables, seguros y *atractores* para realizar sus compras, por ello estas calles necesitan una reforma importante. Igualmente convendría que la calle Colón y las Gran Vías dejen de ser vías de paso para el vehículo privado.

Por ello se propone la eliminación de un carril de circulación en la calle Colón y en ambos sentidos en la Gran Vía Marqués del Turia, asemejándola a la Gran Vía Fernando el Católico. Pudiendo así ampliar sus aceras o implantando el carril bici.

- Respuesta a la alegación

El plan de movilidad en su estrategia por potenciar el transporte sostenible, ya plantea la necesidad de modificar la sección de la calle Colón, reduciendo la capacidad del vehículo privado con lo que esta parte de la alegación ya se encuentra incluida en el PMUS.

La modificación de las secciones de la Gran Vía Marqués del Turia no se puede considerar ya que es inviable por el análisis de flujos realizado del modelo de transporte de la ciudad de Valencia, por lo que se desestima esta parte de la alegación para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Dentro de las operaciones puntuales estratégicas a realizar, es fundamental buscar el modo de romper con las grandes barreras que parten esta ciudad. Nos referimos por una parte a las vías del tren y por otra al río Turia y los ejes circulatorios de sus márgenes. Respecto a la conexión este-oeste, que las vías impiden, no se puede esperar otros 10 o 20 años al soterramiento de las vías ferroviarias. Es necesaria la construcción de una pasarela o la adecuación ambiental del paso subterráneo peatonal que une las Gran Vías, donde las paradas de metro de Bailen y Alicante deben de darle vida durante todo el día al paso. Algo similar se debería hacer en la conexión que se plantea en la ruta de la ronda sur peatonal. Otra actuación relacionada sería la de ubicar un cruce peatonal en la Gran Vía Ramón y Cajal, justo antes del túnel, como se ha hecho recientemente en la Gran Vía Germanías. Este nuevo cruce ha permitido una mejora de accesibilidad en el barrio de Ruzafa y la zona colindante a la estación del Norte.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS definir el detalle de cómo se va a ejecutar la conexión peatonal de las propuestas formuladas. El PMUS sí que recoge en su propuesta 1.3.1 de Mejora de conexión de las grandes vías para mejorar la accesibilidad del túnel que conecta las dos grandes vías. También plantea el itinerario peatonal de la ronda sur peatonal (IPS_Ronda Sur) que debe atravesar las vías de tren, lo que no se define es el

diseño de su solución que se estudiará en el proyecto de detalle correspondiente, por tanto se estima que estas propuestas ya están consideradas en el PMUS.

- Alegación

Respecto a la otra barrera física que separa la ciudad, los problemas son evidentes. Esa triple barrera formada por un eje viario, el cauce y el eje viario en el otro margen ejercen de barrera mental y física. Tanto el puente del Real como el de Aragón presentan discontinuidades en el tránsito peatonal, y en la zona noroeste de la ciudad es la falta de puentes o de caminos agradables lo que provoca que el río no una, sino que separe. Los distritos de Arrancapins y la Olivereta necesitan mejorar sus conexiones con el de Campanar, según los datos de tráfico entre ambos.

Otros puntos negros de la ciudad son las calles ‘autopistas’, aquellas que presentan muchos carriles para la circulación motorizada y estrechas aceras. Ejemplos como la avenida del General Gil Dolz, la calle Ángel Guimerà, o incluso la propia Gran Vía Marqués del Turia.

Por otro parte habría que plantearse la peatonalización de centros de barrio o de ciertas calles de los mismos, siguiendo el ejemplo de la calle Guardia Civil, en Benimaclet.

- Respuesta a la alegación

El plan ya identifica centralidades de barrio y propone la mejora de dichos entornos urbanos en la propuesta 2.1.2., por lo que se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Respecto al uso de la bicicleta el plan es muy completo y sólo se aporta que sería necesario aclarar cuál es el espacio de la bicicleta. Si se cree que la acera no es su espacio, hay que plantearse el cambio de los carriles bicis que circulan por la acera, los cruces que realiza el propio carril así como la ubicación de numerosas paradas de

Valenbisi en la misma. Las propuestas de calles y zonas 30, deben de ayudar a que el uso de la bicicleta sea más sencillo y seguro.

- Respuesta a la alegación

La ubicación de la mayoría de los carriles bici ejecutados recientemente se ha realizado analizando en cada caso el espacio para todos los usuarios de la calzada, colocándolo en calzada siempre que ha sido posible. Lo que no es realista es plantear un PMUS en el que se proponga sustituir los más de 120 km existentes que en la actualidad están funcionando, para cambiarlos todos a la calzada. Eso no sería sostenible económicamente. El PMUS define que el carril bici debe ser segregado y en calzada en función de las características funcionales de cada calle. Las propuestas de zonas 30, como bien se ha dicho, favorecen no sólo el calmado de tráfico sino que permiten una circulación segura y agradable al peatón y al ciclista. Por ello esta cuestión ya se estima que está incluida en el PMUS.

- Alegación

Respecto al transporte público, centrándonos en la EMT, expondremos que muchas líneas son solo usadas por usuarios que no tienen otra alternativa, no por elección. En la mayoría de ocasiones el autobús es rechazado por su lentitud, por lo que la propuesta de mejora de la velocidad comercial parece muy adecuada. Ya sea a través de eliminar paradas, dándole prioridad semafórica, o mejorando los carriles buses para que estén libres para su uso, se debe mejorar el servicio en su punto flaco, su velocidad. Es menester incidir en la necesidad de que las multas por aparcar en carril bus sean proporcionales a los ciudadanos afectados, no siendo igual de incorrecto aparcar en doble fila en una calle de barrio que sobre un carril bus-taxi frecuentado por muchos usuarios. El ejemplo del metro orbital es muy bueno. Nos presenta una línea larga, pero rápida y con mucha utilidad, cuyo coste es muy inferior al inicial, ya que inicialmente iba a ser una línea de tranvía.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no es competencia del PMUS, por lo que debe desestimarse la inclusión de esta propuesta en el documento.

- Alegación

Por último y no menos importante se presenta como alegación la falta de sensibilidad institucional en los temas de movilidad sostenible. Es necesaria una campaña de concienciación ciudadana, en todos los ámbitos, comenzando por las escuelas y acabando en los grandes centros institucionales y empresariales. El uso de la bicicleta o el autobús urbano no deben de verse como señal de pobreza o ecologismo, sino de cultura y civismo. Además una información al ciudadano adecuada de las ventajas de caminar 30 minutos al día podría ser una mejora en sanidad, contaminación, seguridad ciudadana, ahorro energético y por supuesto movilidad sostenible. Es necesario informar de los trayectos y sus duraciones, igual que se realiza con los vehículos en muchos paneles en la ciudad.

La igualdad entre modos debe ser visible en todos los ámbitos, y potenciar siempre los modos sostenibles, para en un plazo cercano de tiempo, que Valencia sea ejemplo de ciudad sostenible y con una riqueza ciudadana en todos los ámbitos.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS, concretamente en el Programa 15.1: Promoción de la movilidad sostenible.

11.- Instancia con número de registro 00113 2013 036307, presentada por D. ***** en nombre de la Asociación por el medio Ambiente y por el Cambio Climático.

- Alegación primera:

Desde AMA (Asociación por el medio ambiente y contra el cambio climático), efectuamos las presentes alegaciones al Plan de Movilidad Urbana y Sostenible del

Ayuntamiento de Valencia, dado que dicho Plan presenta importantes deficiencias que afectan a la protección del medio ambiente.

En primer lugar, en el documento presentado por el Ayuntamiento de Valencia no se ve una apuesta clara y decidida por un cambio de modelo de ciudad, que considere al peatón y a los medios de transporte sostenibles los protagonistas del espacio urbano. Una ciudad amable y sostenible, en la que primen las relaciones humanas y el trato de proximidad en oposición al actual modelo de ciudad en que la mayor parte del espacio se destina a la circulación de vehículos a motor, generadores de ruido (uno de los más importantes estresores ambientales), contaminación atmosférica y relaciones humanas despersonalizadas.

Vemos falta de iniciativa en el plan en la puesta en marcha de medidas en este sentido, y en la ausencia de plazos de ejecución de las medidas propuestas en el PMUS.

- Respuesta a la alegación

El PMUS propone un importante cambio en la manera de entender la movilidad en la ciudad, priorizando los desplazamientos sostenibles frente al vehículo privado. Se proponen medidas de pacificación, zonas 30, reducción de la capacidad viaria, restricción de estacionamiento en amplias zonas de la ciudad, mejora del transporte público, la cobertura de propuestas es enorme. El PMUS piensa en las personas, en la calidad de vida, del aire, del ruido, en la economía, favoreciendo el acceso a las actividades productivas de la mejor manera posible. El peatón claramente es el protagonista por ser el modo de transporte más utilizado, lo es por presencia y lo debe ser por estrategia. El PMUS no está orientado para el coche y esto lo refleja el hecho de que la mayoría de propuestas están encaminadas para el peatón.

En relación a los plazos de ejecución de las medidas propuestas, a la vista de la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, no pudiéndose determinar detalladamente los plazos

de ejecución de las actuaciones definidas en el plan, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación segunda:

El análisis realizado en cuanto a la demanda de movilidad ciclista, nos parece sesgado por la forma en que la información es mostrada en el PMUS. La información debe tener una procedencia de carácter tanto estático como dinámico. En lo que respecta a la información de carácter dinámico, el PMUS se apoya en los datos obtenidos por 65 medidores (basados en detección de inducción magnética) y de la realización de dos campañas al año en 4 tramos de la ciudad. De los datos obtenidos el PMUS deduce la mayor intensidad de desplazamientos ciclistas en ciertas zonas de la ciudad, y propone consolidar y mejorar los itinerarios ciclistas en dichas zonas, pero no indaga en las causas de la ausencia de desplazamientos en otros puntos, ni prevé potenciarlos. Pensamos que los datos obtenidos deberían ser publicados por el PMUS, así como la ubicación de dichos puntos de medida, para poder contrastar dicha información.

- Respuesta a la alegación

El flujo de bicicletas se analiza en base a 65 puntos de medida de igual forma que el flujo de vehículos se analiza a partir de las espiras de tráfico. El PMUS con intención de resaltar las principales conclusiones representa en un mapa los puntos de medida más representativos con valores de IMD registrados más elevados, con lo que se considera que esta parte de la alegación ya está incluida en el PMUS.

Las conclusiones del PMUS en relación con la intensidad de desplazamientos ciclistas se extraen de la asignación del modo bicicleta resultante del modelo de transporte de la ciudad de Valencia donde se destacan las zonas más transitadas, con mayor intensidad de tráfico de bicicletas.

La propuesta de publicación de los datos obtenidos mediante los puntos de medida va más allá del objeto del PMUS puesto que esta información varía con el tiempo y se ha facilitado cuando se ha solicitado, al igual que se facilita la relativa a intensidades generales de circulación.

La propuesta de publicación de la ubicación de los puntos de medida se desestima, ya que se considera que hacer pública esta información podría hacer que se distorsione la lectura de los flujos reales de demanda ciclista.

- Alegación segunda:

En cuanto a la procedencia de carácter estático de la información, el PMUS utiliza para justificar sus propuestas los resultados de la Encuesta de Movilidad realizada por el Ayuntamiento de Valencia, y de la realizada en 2009 sobre ‘usos y actitudes hacia la bicicleta en la ciudad de Valencia’, datos que no son públicos.

- Respuesta a la alegación

En el año 2009, con anterioridad a la construcción de numerosos tramos de carril bici financiados con cargo al Plan E, se realizó la referida encuesta de ‘usos y actitudes hacia la bicicleta en la ciudad de Valencia’. Desde entonces la movilidad en bicicleta ha variado de modo sustancial, como se desprende de los resultados de la encuesta de movilidad realizada en 2012 a los ciudadanos de Valencia, encuesta que sí ha sido la principal fuente de información para el desarrollo de las propuestas. Por lo expuesto, no se considera relevante la publicación de la encuesta ni objeto del PMUS, desestimándose esta alegación

- Alegación

Como propuestas de mejora concretas al plan, aducimos las siguientes:

- Se pueden recoger las experiencias positivas llevadas a cabo en otras ciudades europeas, que se citan en el PMUS, pero no se trasladan en la práctica en propuestas concretas.

- Respuesta a la alegación

El apartado de buenas prácticas recoge un compendio de iniciativas exitosas no todas ellas aplicables a la realidad de la ciudad de Valencia. En la alegación planteada

no se especifica ninguna iniciativa concreta a desarrollar como propuesta, por lo que no se puede justificar su no inclusión dentro de las propuestas del PMUS.

- Alegación

- Se debe prever una estrategia integrada de la bicicleta en combinación con el transporte público, más allá de la intermodalidad entendida como la posibilidad de estacionar la bici en las estaciones de bus, tren y metro. Creemos fundamental para el desarrollo de un plan de movilidad sostenible efectivo la posibilidad de utilizar la bicicleta en combinación con otros medios de transporte más sostenibles, como metro, trenes y autobuses. (Como vemos en el PMUS en el apartado 7 ‘Análisis comparativo de buenas prácticas’, 7.2 ‘Movilidad en bicicleta’ con los ejemplos de experiencias europeas como el proyecto de la República Checa en Moravia del Sur, cuyo objetivo es ‘permitir a los usuarios viajar en bicicleta junto con el tren y/o autobús. Al mismo tiempo proporciona información para los viajeros, como mapas, incluyendo las líneas especiales de autobuses, folletos turísticos que muestran posibilidades interesantes en combinación con la bicicleta / tren / bus’, o La Rochelle, que cuenta con autobuses articulados con un compartimento para bicicletas).

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta depende en gran medida de la capacidad de los distintos modos de transporte y por otra parte es importante diferenciar el transporte urbano del interurbano. En el ámbito urbano, competencia del PMUS, no es posible subir bicicletas en los autobuses de EMT por motivo de capacidad, por lo que se desestima esta alegación. Las competencias de MetroValencia corresponden a la Conselleria y en este sentido existe una normativa relativa al transporte de bicicletas en la red de metro.

- Alegación

- Área metropolitana: no se prevé una mejora de los itinerarios ciclistas que comuniquen las poblaciones del área metropolitana, ni la integración de los sistemas de bicicleta pública de las mismas.



- Respuesta a la alegación

La conexión de la red de itinerarios ciclistas con las poblaciones del AMV está incluida en el Plan, aunque no es competencia del Ayuntamiento de Valencia la mejora y ejecución de los mismos.

La integración de los diversos sistemas de bicicleta pública del AMV no es competencia del Ayuntamiento de Valencia. El servicio de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi presenta en la actualidad un funcionamiento pendular en el que las estaciones situadas en los barrios más periféricos se llenan al finalizar la jornada laboral, no ofreciendo el adecuado nivel de servicio a los usuarios. La integración con los otros servicios existentes en el área metropolitana incrementaría la demanda en estas estaciones, con lo que se prestaría peor calidad del servicio a los residentes del entorno, debiendo desestimarse esta alegación por ser Valenbisi un servicio que ofrece la ciudad prioritariamente a sus residentes.

- Alegación

- Las líneas estratégicas adoptadas por el PMUS para el fomento de la bicicleta en la ciudad, se centran en la mejora de infraestructuras ciclistas (itinerarios ciclistas y puntos de estacionamiento), y la adopción de medidas para paliar los robos de bicicletas. El PMUS no considera algunas posibles causas de aumento del número de usuarios de bicicleta, como los factores económicos, la mayor sensibilidad ambiental de la población, o el cambio de mentalidad hacia hábitos más saludables. Consideramos que es importante tener en cuenta estos factores, por lo que echamos en falta una apuesta decidida de la Administración por la realización de campañas de concienciación para cambiar las pautas de movilidad de la población hacia modos de desplazamiento más sostenibles.

- Respuesta a la alegación

El factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de longitud de la red de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la

infraestructura (la oferta crea demanda). El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Si bien es cierto que pueden existir otros factores pero éstos son difícilmente justificables o demostrables, ya que no tienen una relación tan directa para influir en el motivo de uso de la bicicleta. Si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado la red de itinerarios ciclistas así como el desarrollo del sistema de bicicletas públicas de alquiler, aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios no habría alcanzado las cifras actuales.

El PMUS define dentro del programa 15.1 diversas campañas dirigidas a promover la movilidad sostenible (dirigida a la movilidad peatona, en bicicleta, en transporte público, y para el uso racional del vehículo privado) con lo que esta alegación ya se ha tenido en cuenta dentro del plan.

- Alegación

Al considerar la relación causal de aumento demanda ciclista debida al aumento de infraestructuras ciclistas, las propuestas del PMUS se centran casi en exclusiva a aumentar los carriles bici existentes. Pensamos que no es la mejor opción, ya que es en las intersecciones de éstos con la calzada es donde se verifican mayor número de choques con vehículos a motor, y además restan espacio a los peatones en las aceras.

- Respuesta a la alegación

Como se ha expuesto en la respuesta a la alegación anterior, el factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de km de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la infraestructura (la oferta crea demanda). El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el

número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria.

Sin embargo, las propuestas del PMUS van más allá y no se basan únicamente en aumentar el tamaño de la red sino que además se definen propuestas de mantenimiento y mejora de la red, fomento de la intermodalidad, actuaciones contra el robo de bicicletas y promoción y uso de la bicicleta. Existe concretamente una propuesta 4.2.1 encaminada a eliminar las ineficiencias en el trazado de la red actual para evitar puntos de conflicto, conseguir trazados más directos, simplificar la red, etc., con lo que esta propuesta se considera que se encuentra contenida en el PMUS.

- Alegación

Se echa de menos la apuesta por una Ciudad 30, con un tráfico pacificado, y el endurecimiento de las sanciones de comportamientos que atenten contra la seguridad vial (y más aun teniendo en cuenta que en una de las preguntas de la encuesta del 2009 sobre ‘usos y actitudes hacia la bicicleta en la ciudad de Valencia’ aducía el ‘riesgo de accidentes y atropellos’ como el uso mayoritario para no utilizar la bicicleta (24,3%).

- Respuesta a la alegación

No es viable una ‘ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

12.- Instancia con número de registro 00113 2013 036364, presentada por ADISLEV (Asociación Empresas de Distribución de bebidas y alimentación de la Comunidad Valenciana).

- Alegación

Solicitamos participar en el diseño de la reubicación y ampliación de las zonas de carga y descarga haciendo especial hincapié en la necesidad de ubicarlas cerca de los

diferentes locales de hostelería y consecuentemente también en número suficiente para atender la demanda.

- Respuesta a la alegación

La alegación expresada está relacionada con la propuesta 12.1.1 del PMUS ‘Mejora de la dotación de plazas de carga y descarga en zonas con déficit’. La solicitud de participar en la ubicación de las zonas de carga y descarga no es competencia del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Así mismo solicitamos participar en la asignación de los horarios de carga y descarga distinguiendo estos según la zona y necesidades.

- Respuesta a la alegación

La solicitud de participar en la asignación de horarios de carga y descarga no es competencia del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Solicitamos que se apliquen medidas eficaces para que las zonas de carga y descarga no estén ocupadas por otros vehículos.

- Respuesta a la alegación

Las zonas de carga y descarga están bien delimitadas y cuentan con las suficientes indicaciones (señalización vertical y horizontal). El control de estas infracciones no es objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Con objeto de agilizar las descargas al máximo solicitamos que en las grandes vías y otras zonas convertidas en peatonales puedan acceder determinados vehículos de reparto autorizados, en los horarios que se acuerden y que sean los más propicios ajustándolos a las posibilidades y necesidades de cada una de ellas.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación está recogido en la propuesta 12.1.1 del PMUS ‘Mejora de la dotación de plazas de carga y descarga en zonas con déficit’. En el PMUS se definen los criterios de ubicación.

- Alegación

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

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no es competencia del PMUS y deberá ser tratado por otros cauces.

- Alegación

Debido a las especiales características de nuestras empresas que actúan casi como un servicio público abasteciendo de bebidas y alimentos a los múltiples establecimientos de la ciudad, con ánimo de agilizar el reparto de mercancías al máximo solicitamos ciertas preferencias en la movilidad circulatoria ,con controles semafóricos u otros para el acceso a zonas restringidas de los vehículos de reparto y protección suficiente de las zonas de carga y descarga .Todo ello redundaría en una mayor rapidez en el reparto y por tanto menor presencia de los vehículos en las calles, lo que produciría una descongestión en el tráfico y también un notable ahorro de combustible produciendo así menor contaminación.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no puede ser considerado en el PMUS y debería ser específicamente planteado por otros cauces.

13.- Instancia con número de registro 00113 2013 036391, presentada por Biciutat SL.

- Alegación

El PMUS carece de plazos y estrategias de aplicación para cada uno de los objetivos de actuación propuestos.

- Respuesta a la alegación

A la vista de la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, no pudiéndose determinar detalladamente los plazos de ejecución de las actuaciones definidas en el plan ni las estrategias de aplicación para cada uno de los objetivos, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Por tanto, el plan debería incorporar plazos, presupuesto y cuantificación de la mejora, así como fechas de revisión de objetivos para cada uno de los 3 problemas de movilidad en bicicleta detectados:

La falta de normalización del carril bici.

Tal como subraya el estudio, Valencia posee tres diferentes modalidades de carril bici. El Ayuntamiento debería, en el PMUS incluir un compromiso de fecha y porcentaje de la red de carriles bici que serían normalizados para esa fecha.

- Respuesta a la alegación

De la lectura de la alegación no se comprende con precisión que se propone con ‘normalización’, pudiendo interpretarse que se normalicen las tres tipologías referidas en la alegación o que se normalice en una única tipología, como se propone en otras alegaciones presentadas. En cualquier caso, la propuesta 14.1.1 Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible

incluye las infraestructuras ciclistas, por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está incluido en las propuestas del PMUS.

- Alegación

La carencia y falta de normalización de los aparcabicis.

Tal como se indica en el estudio, si cada aparcabicis cubre una superficie circular de 150 m de radio, la ciudad de Valencia dista de estar todavía cubierta por completo. Por tanto el PMUS debe incluir compromiso de fecha y presupuesto para cubrir por completo el área metropolitana de Valencia. Exigimos también que en el acuerdo se incluya la sustitución de los aparcabicis de rueda por los de U invertida.

- Respuesta a la alegación

En el PMUS se ha incluido una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación acorde al horizonte de desarrollo del Plan General. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, por lo que la fijación de plazos podría sufrir importantes variaciones.

Por otra parte, y dado que el PMUS ya define la tipología de U invertida como la tipología de aparcabicis a implantar, en la medida en que se vaya efectuando la renovación de los aparcabicis éstos se irán sustituyendo por los de tipología de U invertida, por lo tanto esta propuesta ya queda recogida en las previsiones de inversión futuras.

- Alegación

La adecuada conexión de carriles bici, con especial atención a los puntos conflictivos.

La red de carriles bici de Valencia ha alcanzado un tamaño considerable gracias al trabajo de los últimos años, pero la red se encuentra dispersa y mal conectada. Solicitamos un compromiso en forma de fecha y porcentaje de mejora para realizar una adecuada conexión de toda la red.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación es redundante con la primera presentada por esta sociedad, referida a plazos y estrategias, desestimándose por las razones anteriormente expuestas.

14.- Instancia con número de registro 00113 2013 036408, presentada por D. *****, en nombre de Comunidad de Propietarios Camí Reial, 100.

- Alegación

Desde aproximadamente el nº 100 de la avenida Real de Madrid hasta pasados 400 metros en dirección hacia el centro no hay ningún paso de peatones. Podría realizarse un paso a nivel sobreelevado para permitir el cruce de peatones así como la aminoración de la velocidad de vehículos a motor.

- Respuesta a la alegación

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. Se ha estructurado el PMUS en estrategias, programas y propuestas y se ha incluido la propuesta 3.1.4 Implantación de pasos peatonales en zonas con carencia de ellos que tiene por objeto mejorar la accesibilidad peatonal, por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está considerado en el PMUS.

- Alegación

Desde el nº 100 de la avenida Real de Madrid hacia Alfafar/Benetusser hay que circunvalar la glorieta de la CV-407 ya que solo tiene un paso de peatones y que además transcurre por suelo no pavimentado con solares contiguos no vallados. Todo esto sin salir del núcleo de Valencia. Se debería adecuar la glorieta para que se pudiera cruzar

por peatones; de manera segura en sus cuatro accesos. El estado actual es una manifiesta dejación de funciones del Ayuntamiento de Valencia ya que contraviene sus propias ordenanzas.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación es de una tipología similar a la referida al paso inferior, por lo que procede emitir la misma respuesta. Por otra parte conviene puntualizar que la carretera CV-407 no es de titularidad municipal, por lo que no es correcta la afirmación expuesta al final de la alegación.

- Alegación

3.- Las aceras de la avenida Real de Madrid tanto en su parte par como en la impar carecen de ancho suficiente para poder circular con ellas con un carro de bebé, así como con una silla de ruedas. Se encuentran llenas de agujeros en los que los viandantes puedan sufrir caídas al mismo y a diferente nivel. Tienen desniveles (ni una sola rampa en su parte par) para poderse desplazar con normalidad un discapacitado o una persona dependiente. Hay plantas no podadas desde hace años en la vía pública así como gran exceso de suciedad y abandono de enseres en la vía pública. Se propone adecuar dicha infraestructura a términos aceptables.

- Respuesta a la alegación

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 el contenido de esta alegación debería ser específicamente planteado por otros cauces.

- Alegación

Dificultad de desplazamiento en bicicleta, ya que tiene que realizarse por la avenida Real de Madrid que no dispone de carril bici y, en cambio si dispone de gran cantidad de circulación de tráfico de vehículos con tracción a motor. La avenida desemboca en un puente (hacia el centro) en el que resulta difícil circular, ya que el

peligro para ciclistas y conductores es más que evidente. En el otro sentido de la Avenida Real de Madrid hay una rotonda y el ciclista se ve, normalmente, obligado a subir a la acera para evitar el riesgo de circular dentro de la misma dada la gran velocidad a la que circulan los otros vehículos. Se propone ampliar el carril para peatones de dicho puente para que tenga cabida acceso en bicicleta.

- Respuesta a la alegación

En la actualidad existe un proyecto básico aprobado de conexión Gaspar Aguilar-San Vicente-V30-CV400 que incluye la conexión ciclista con el puente, estando prevista la conexión con Sociópolis mediante un paso inferior, lo que se va a incorporar en el documento definitivo del PMUS.

- Alegación

La frecuencia de paso de los autobuses de la EMT no es mala, aunque podría verse aumentado el servicio de líneas, ya que en el barrio/pedanía residen más de 5000 personas y los dos recorridos de las dos líneas (9 y 27) confluyen durante mucho tiempo.

- Respuesta a la alegación

El plan marca unas líneas estratégicas, no es objeto del PMUS proponer una modificación del recorrido de determinadas líneas de autobús, sino de un plan director de la EMT, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

¿Cuál es el estado de los proyectos de la calle Eduardo Dato y línea de metro?
Solicitemos información que el PMUS pueda tener.

- Respuesta a la alegación

No está dentro del alcance del PMUS el estudio y solución de la totalidad de proyectos específicos de la ciudad. Por ello, el contenido de esta cuestión no compete resolverla dentro de las alegaciones del PMUS. El estado de la situación de

determinados proyectos de infraestructuras debería ser específicamente solicitado por otras vías.

- Alegación

Para los desplazamientos en taxi la zona de La Torre es B. Ello supone un encarecimiento sustancial del precio de los desplazamientos realizados con ese medio de transporte. ¿No cabe la posibilidad de integrar el barrio en zona A? ¿Cuál es el criterio seguido para esta tarificación?

- Respuesta a la alegación

Esta alegación hace referencia a competencias de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, por lo que no procede su consideración como alegación al PMUS.

- Alegación

No existencia servicio de Valenbisi cuando se presta sobradamente en otros barrios de Valencia. Solicitamos el servicio de Valenbisi que se nos está denegando.

- Respuesta a la alegación

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 modificaciones puntuales del servicio prestado mediante un contrato cuyos principales problemas derivan del alto índice de uso del servicio. Actualmente el adjudicatario del contrato de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi ha puesto en servicio la totalidad de estaciones incluidas en el contrato, por lo que el contenido de esta alegación no puede ser considerado en el PMUS y debería ser específicamente planteado por otras vías.

- Alegación

Salud y la calidad del entorno y del medio ambiente

1. El firme de la avenida Real de Madrid no absorbe el ruido producido por los vehículos con tracción a motor que circulan por ella, mientras nos consta que en otras zonas de la ciudad se ha cambiado el firme para evitarlo. Por lo menos se podrían añadir pasos de peatones sobreelevados para aminorar la velocidad de los vehículos los cuales pueden circular tranquilamente a 100Km/h en ambas rectas (Av. Real de Madrid/CV-407).

- Respuesta a la alegación

No está dentro del alcance del PMUS el estudio y solución de los aspectos relativos al firme de viales concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

- Alegación

El ruido producido por los diferentes trenes que circulan paralelamente a la avenida Real de Madrid resulta muy molesto, ya que utilizan el pito siempre que van a pasar por debajo del puente que comunica con Sedaví o acercándose al paso-nivel que hay en Alfafar. No hay instaladas pantallas para evitar ese ruido en gran parte del recorrido que realiza el tren en esta zona, lo que no evitaría este molesto y ensordecedor hecho que nos acompaña desde altas horas de la madrugada prolongándose hasta las mismas (produciendo alteraciones del sueño y el descanso). ¿Se ha valorado la posibilidad de soterrar las vías o instalar unas pantallas para evitar este ruido? ¿O se puede valorar una compensación en forma de parada/apadero que mejore la comunicación del barrio con el centro de la ciudad? ¿Cumple ADIF teniendo las vías sin muro de seguridad? Solicitamos alguna actuación a esto respecto.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del plan detallar las cuestiones relativas a los problemas de ruido, ni llegar al nivel de detalle de las soluciones a plantear, aspectos que se deben estudiar en los correspondientes planes acústicos según establece la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica, por lo que se desestima esta alegación. No obstante hay que señalar que dentro de las previsiones incluidas en el Proyecto del Parque Central, está contemplado el



soterramiento de estas vías y la urbanización de la superficie, dando geometría a lo que será la futura Av. de Federico García Lorca.

- Alegación

Seguridad /accesibilidad

1. Falta manifiesta de luz.
2. Inexistencia de carril bici.
3. Lugares seguros donde pasear o estar. Parques, zonas verdes proyectadas y no ejecutadas.

- Respuesta a la alegación

Todas las cuestiones relativas al punto 1 y 3 expresadas en materia de seguridad y accesibilidad en esta alegación no son objeto de definición del PMUS, por lo que se no aplica resolver estas cuestiones dentro del PMUS.

La cuestión relativa al punto 2 merece la misma respuesta que la dada anteriormente: en la actualidad existe un proyecto básico aprobado de conexión Gaspar Aguilar-San Vicente-V30-CV400 que incluye la conexión ciclista con el puente, estando prevista la conexión con Sociópolis mediante un paso inferior, lo que se va a incorporar en el documento definitivo del PMUS.

15.- Instancia con número de registro 00110 2013 122013, presentada por Joan Ribó Canut, en representación de Grup Municipal Compromís.

- Alegación

Programa 1.1. Proposa la creació de sis grans itineraris de preferència per als vianants principals i dos itineraris complementaris, per a ‘configurar eixos amb continuïtat i desenvolupament suficient, capaços de canalitzar la comunicació entre barris, i servir de vies d'expansió dels actuals eixos comercials’.

No queda clar en la proposta si es tracta d'itineraris per al passeig o per a la mobilitat obligada.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales planteados son para el paseo peatonal independientemente del motivo de la movilidad. Estos itinerarios brindan una doble expectativa: su íntegro recorrido (que puede ser ocasional) desde el origen hasta el destino, o su disfrute parcial (seguramente para los usuarios cotidianos) uniendo centros *atractores* de distinto calibre: centros de trabajo, escuelas, zonas comerciales, etc. Se estima innecesario puntualizar este aspecto en el documento con lo que no se incluirá dicha apreciación en el PMUS.

- Alegación

El traçat dels itineraris proposats entre els barris i el nucli històric sembla renunciar a utilitzar les vies més directes i raonables per a accedir al centre de la ciutat, ja que el seu recorregut és freqüentment en zig-zag, fent-los més potser útils per al passeig més que per al desplaçament al treball, la compra o les gestions en el centre. Els itineraris preferents proposats haurien de modificar-se per a cercar traçats més directes, mantenint la seua qualitat ambiental i reduint per a açò carrils de circulació, si fóra necessari.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se han definido en base a parámetros de diseño del espacio urbano y flujos peatonales y no tiene porqué corresponderse con un itinerario peatonal de trazado directo, por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

- Alegación

En el cas de l'itinerari 1, que connecta Sant Miguel dels Reis amb el Museu Sant Pius V (veure figura), que a més de desviar-se en diferents trams, en el seu extrem sud renuncia a utilitzar el tram final del carrer de Sagunt (el més pròxim a l'antic llit del



Túria), i també renuncia a accedir al centre urbà per la seua nova porta principal de màxima qualitat: el pont dels Serrans, recentment transformat en zona per a vianants ('peatonalizado'). Hauria de rectificar-se el traçat de l'itinerari 1, per a accedir des del carrer de Sagunt al pont dels Serrans.

- Respuesta a la alegación

En general los itinerarios peatonales se han planteado mediante recorridos radiales que vinculan el barrio de Ciutat Vella con otras áreas peatonales de la ciudad constituyendo una red completa a escala municipal. El puente de Serranos ya se considera integrado en el barrio de Ciutat Vella por este motivo no se ha extendido el itinerario atravesando el antiguo cauce del Túria, por lo que se desestima la inclusión de dicha modificación en el PMUS.

- Alegación

De la mateixa manera, l'itinerari 5 (Torres de Quart-Complex Administratiu 9 d'Octubre) hauria d'evitar els rodejos que efectua pel barri de Nou Moles per a reduir la seua longitud i fer-se més recte. Unir i relacionar aquest barri amb tots dos extrems és totalment adequat, però no a costa de penalitzar un recorregut d'accés a una zona que concentra gran quantitat de llocs de treball.

- Respuesta a la alegación

La respuesta a la propuesta de trazado de itinerario directo está respondida previamente, y del mismo modo se desestima la inclusión de modificación del itinerario en el PMUS.

- Alegación

En altres casos, els itineraris es podrien perllongar fins a barris més allunyats, com és el cas de l'itinerari 6, des de l'IVAM fins al Palau de Congressos, que hauria de prolongar-se fins al barri de Benimàmet, i enllacar amb el futur parc Lineal compromés sobre el traçat enterrat de les antigues vies del metro. Aquesta prolongació exigiria la construcció d'una passarel·la sobre la ronda nord, factible en estar soterrat aqueix tram, i

que reposaria la servitud de l'antic Camí Vell de Lliria, interromput en construir la Ronda i els enllaços amb l'autovia de Lliria.

- Respuesta a la alegación

Se acepta la propuesta de modificación del itinerario peatonal hasta el barrio de Benimàmet para su incorporación en el PMUS. Cabe decir que en la propuesta no se va a profundizar en aspectos concretos que requerirán del estudio de detalle constructivo cuando la propuesta se materialice. Así esta propuesta será incorporada en el PMUS.

- Alegación

D'altra banda, en una àrea urbana tan densa com València són necessaris uns itineraris dissenyats per al passeig o l'exercici físic. En la proposta del PMUS es proposen dos interessants itineraris transversals Oest-Est, que es denominen 75 com IPS Ronda Nord i IPS Ronda Sud, encara que se situen per l'interior del casc urbà, però que no corresponen amb els recorreguts perifèrics de les rondes Nord i Sud reals, i que constitueixen altres itineraris de passeig importants, millorables amb escassa inversió. El PMUS hauria d'incorporar l'adequació dels laterals de les Rondes per a aquesta funció essencial del passeig ciutadà, guanyant en amplitud per als vianants, separació del carril bici, plantació de noves línies d'arbrat que puguen proporcionar ombra a diverses hores, i creació d'una sèrie de parcs menuts, aprofitant els fragments de terreny no urbanitzat de la frontera urbana, abundant sobretot al costat de la ronda Nord.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se han diseñado para dar preferencia peatonal aprovechando y dando continuidad a los itinerarios existentes conectando entre sí los puntos de especial concentración peatonal. La definición de dichos itinerarios no plantea la exclusión de tratamiento de mejora peatonal a otras calles de relevancia peatonal o que el ciudadano no pueda pasear por el resto de calles de la ciudad de modo agradable y seguro. Se desestima por tanto la inclusión de las rondas norte y sur (reales) como itinerario peatonal de acuerdo a la propuesta 1.1 por considerar que estas vías por su

tipología no pueden funcionar como una calle de preferencia peatonal, de acuerdo a la definición planteada en el PMUS de itinerario de preferencia peatonal.

- Alegación

Altres itineraris perimetrals són possibles. Les grans vies van ser concebudes com a recorregut de passeig, quan es va plantejar l'Eixample de València. Però la prioritat donada al trànsit rodat (recorreguts transversals, girs a l'esquerra, girs en '0'...) les ha fragmentat i interromput, fins al punt de no ser aptes per al passeig. Cal recuperar les grans vies com a passeig, mitjançant l'eliminació de la majoria de les interrupcions destinats al trànsit, i recuperant el bulevard previst inicialment.

- Respuesta a la alegación

Se desestima la inclusión de las grandes vías como itinerario peatonal de acuerdo a la propuesta 1.1 por considerar que estas vías por su tipología de acuerdo a la jerarquía viaria no pueden funcionar como una calle de preferencia peatonal.

- Alegación

Cal assenyalar, de totes maneres, que una vertadera xarxa d'itineraris per als vianants no pot reduir-se a un limitat catàleg d'eixos excepcionals, sinó que ha d'estendre's per tota la ciutat, per a garantir que eixa majoria de desplaçaments a peu s'efectue de manera més eficaç, confortable, segura i atractiva.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de creación de itinerarios de preferencia peatonal es una medida entre las muchas otras propuestas planteadas dentro de los programas de intervención peatonal del PMUS, con lo que se considera que el PMUS si que ha analizado y definido propuestas en aras de situar a la ciudad en una excelente posición de partida mediante la revalorización de uno de los grandes activos que tiene Valencia para conseguir una movilidad sostenible. Considerándose suficientemente completo el programa, se desestima la inclusión de la propuesta de creación de una red extendida.

- Alegación

En relació amb el Programa 1.2: Pla Centre de millores per als vianants

La Proposta 1. Anàlisi de noves zones de possible expansió per als vianants hauria de plantejar la necessitat d'avançar més cap a una Ciutat Vella de preferència per als vianants, amb accés per al trànsit restringit a residents, repartiment i als aparcaments comercials.

- Respuesta a la alegación

El PMUS planteja en su programa 1.2 toda una serie de propuestas para mejorar la accesibilidad peatonal, cuestiones todas ellas que permiten racionalizar el acceso del vehículo privado al centro, por lo que se estima que el contenido de esta propuesta ya se contempla en el PMUS.

El acceso restringido al tráfico se plantea en algunas zonas concretas, en las que se realizan peatonalizaciones o estructuras de supermanzanas quedando restringidas al tráfico de paso, para aumentar su potencial para la realización del resto de actividades, con lo que se estima que el contenido de esta petición ya está suficientemente justificado en el PMUS.

- Alegación

La Proposta 1 contempla la 'Millora de la connexió entre les Grans Vies', mitjançant l'adequació d'unes rampes d'accés al túnel. Aquesta actuació és útil, però totalment insuficient, ja que el túnel suporta uns problemes de soroll, fums, humitats i brutícia, que ho fan insalubre i desagradable. L'adequació de les baixades s'hauria d'acompanyar d'una adequació del túnel, la instal·lació d'un tancament en relació amb el túnel per al trànsit, mitjançant una vidriera o similar, la renovació de paviment, parets i enllumenat, i la instal·lació de dispositius que incrementen la sensació de seguretat. Fins i tot s'hauria de plantejar la construcció d'una passarel·la.



- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y como tal no profundiza en aspectos concretos que requerirán del estudio de soluciones cuando las propuestas concretas se materialicen, con lo que se desestima esta alegación para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Quant a les Propostes 2 i 3, la transformació gradual en zona de vianants dels carrers de Jorge Juan i de Ciril Amorós, sorprén la prudència amb que es planteja l'actuació, ja que els avantatges que s'assenyalen són tan evidents (sobretot l'eliminació de l'aparcament de superfície, que evitar la major part del trànsit d'agitació). Sorprén també que tota aqueixa zona no siga considerada com a 'Super illa' (Programa 2.2), encara que sí s'inclou com a 'Zona 30' (Programa 10.1)

- Respuesta a la alegación

Las supermanzanas son estructuras funcionales que tratan de resolver la problemática y la reorganización de una zona amplia y de características funcionales diversas (residencial y comercial).

El entorno de las calles Cirilo Amorós y Jorge Juan requieren de un tratamiento peatonal de carácter mayor dada su funcionalidad eminentemente comercial. Por ello se desestima la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

El Programa 3.1 contempla l'increment dels nivells de seguretat en els desplaçaments a peu açò suposa també, l'establiment d'una amplària mínima de banda de circulació per als vianants de 3 m, i la supressió de la tendència als xamfrans (*achaflanamiento*) en els encreuaments, que obliga als vianants a circular pràcticament en zig-zag, o a sortejar els cotxes aparcats o circulant, si voten caminar en línia recta.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta es de difícil aplicación si se generaliza a todas las calles ya que aún existen aceras de menos de 3 metros en la ciudad. El PMUS propone una solución mucho más inteligente vinculando las anchuras libres mínimas a los flujos peatonales (Propuesta 14.1.2), con lo que esta propuesta ya se encuentra contemplada en el PMUS.

La supresión de la tendencia a los chaflanes no es de aplicación al PMUS, por lo que se desestima.

- Alegación

Altres mesures imprescindibles per a reduir el trànsit de pas i prevenir les velocitats excessives, la recomanació de les quals s'hauria d'haver incorporat al PMUS, és la prevenció dels itineraris de travessia a l'interior de les superilles, mitjançant la ruptura de la continuïtat del trànsit i la introducció de mesures passives de disseny viari per a calmar el trànsit.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su Propuesta 2.2.1 de implantación de supermanzanas establece los principales elementos de intervención, y define el objetivo de las mismas como zonas donde se limita la circulación del vehículo de paso a un conjunto de vías básicas configuradas por el perímetro de polígonos urbanos (supermanzanas) en cuyo interior se permite el paso de vehículos para acceso de vecinos, carga y descarga, servicios, etc., bajo condiciones de velocidad limitada. Esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Avaluació acrítica de la infraestructura ciclista existent

En l'apartat 2.4, on s'analitzen els espais ciclistes, s'utilitza una gran quantitat de característiques i aproximacions per a qualificar-los, però sense analitzar i diagnosticar la seua adequació o no a les necessitats dels usuaris. No s'identifiquen, per exemple, la qualitat ni la connectivitat de la xarxa ciclista.



Confusió entre correlació i causalitat

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS evaluar las características de calidad de la infraestructura ciclista existente, por tanto no se considera esta alegación.

Lo que sí que se ha analizado es la conectividad de la red, y la necesidad de modificar el diseño de algunas intersecciones, así como asegurar el mantenimiento de la red ciclista existente. Todo ello queda reflejado en las propuestas de fomento de uso de la bicicleta.

- Alegación

Se suposa una relació causal entre km de carril bici i augment d'usuaris ciclistes, quan la realitat és que cal tindre en compte no només la quantitat sinó també la qualitat d'estos kilòmetres. La conclusió implícita d'aquesta anàlisi esbiaixada és que l'augment de ciclistes és producte, única i exclusivament, dels km de xarxa de carril bici existents.

Queden fora de l'anàlisi factors importants que han fet augmentar el nombre de ciclistes i, per tant, també queden fora les propostes per a potenciar-los. Aquests altres factors poden ser: la reducció del nombre de vehicles a motor en els carrers (per la crisi), econòmic que suposa l'ús de la bicicleta a l'usuari, el canvi de mentalitat i d'hàbit de la societat cap a la bicicleta i el seu ús quotidià (Enquesta 2009 Ajuntament: usos i actituds cap a la bicicleta en la ciutat de València), la major consciència mediambiental...

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS no se basan únicamente en aumentar el tamaño de la red (Implantación de ciclocarriles, eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual, programa de mantenimiento de la red ciclista...).

El factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de km de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la infraestructura (la oferta crea demanda).

El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Si bien es cierto que pueden existir otros factores pero éstos son difícilmente justificables o demostrables, ya que no tienen una relación tan directa para influir en el motivo de uso de la bicicleta. Si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado la red de itinerarios ciclistas así como el desarrollo del sistema público de bicicleta, aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios no habría alcanzado las cifras actuales. Con lo cual se considera que el análisis realizado es suficientemente completo por lo que se desestima la inclusión de otros factores en el PMUS.

- Alegación

Tot l'anterior condueix, inevitablement, a la proposta d'ampliar la infraestructura a força de fer km de carrils bici de qualsevol manera, sense importar la qualitat o la connectivitat d'aquesta xarxa, i deixant en segon lloc ampliar la quantitat de ciclocarrers de carrils compartits.

- Respuesta a la alegación

El PMUS define que el carril bici debe ser segregado y en calzada en función de las características funcionales de cada calle, por tanto este aspecto no se deja en segundo lugar. Por este motivo la tipología de vía ciclista depende de las características funcionales de cada calle y no se puede establecer un criterio general.

- Alegación

Biaix (*sesgo*) de selecció

Desconeixem la ubicació dels 65 punts de mesura (detectors d'inducció magnètica) així com la ubicació dels 4 trams on durant 2 dies a l'any es realitzen campanyes de comptabilització de bicicletes. Es guarda sota secret. Per tant, no podem saber si la selecció dels punts de mesurament (comptabilització) és representatiu de la mobilitat ciclista en la ciutat.

En el PMUS es conclou que l'àmbit principal d'ús de la bicicleta és l'universitari. Aquesta conclusió deriva que els carrils bici (només aquells on hi ha punts de mesura) més transitats són: av. Aragó, av. Blasco Ibáñez i av. Tarongers. També s'afirma que les relacions oferta/demanda tenen un caràcter 'més bé de barri' (desplaçaments curts).

- Respuesta a la alegación

El flujo de bicicletas se analiza en base a 65 puntos de medida de igual forma que el flujo de vehículos se analiza a partir de las espiras de tráfico. El PMUS, con intención de resaltar las principales conclusiones, representa en un mapa los puntos de medida más representativos con valores de IMD registrados más elevados, con lo que se considera que esta parte de la alegación ya está incluida en el PMUS.

Las conclusiones del PMUS en relación con la intensidad de desplazamientos ciclistas se extraen de la asignación del modo bicicleta resultante del modelo de transporte de la ciudad de Valencia donde se destacan las zonas más transitadas, con mayor intensidad de tráfico de bicicletas.

La propuesta de publicación de los datos obtenidos mediante los puntos de medida va más allá del objeto del PMUS puesto que esta información varía con el tiempo y se ha facilitado cuando se ha solicitado, al igual que se facilita la relativa a intensidades generales de circulación.

La propuesta de publicación de la ubicación de los puntos de medida se desestima, ya que se considera que hacer pública esta información podría hacer que se distorsione la lectura de los flujos reales de demanda ciclista.

- Alegación

Justificació de la presa de decisions amb base en els resultats d'una enquesta.

En concret ens referim a l'enquesta realitzada l'any 2009 per l'Ajuntament de València amb títol 'Usos i actituds cap a la bicicleta en la ciutat de València'.

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS no se han basado en los resultados de la encuesta de opinión que se realizó en el año 2009, con anterioridad a la puesta en servicio de las infraestructuras ciclistas construidas con cargo al Plan E. Desde entonces la movilidad en bicicleta ha variado de modo sustancial, como se desprende de los resultados de la encuesta de movilidad realizada en 2012 a los ciudadanos de Valencia, encuesta que sí ha sido la principal fuente de información para el desarrollo de las propuestas. Por lo expuesto, no se considera relevante la publicación de la encuesta ni objeto del PMUS, desestimándose esta alegación.

- Alegación

En el PMUS es proponen mesures molt concretes per a afrontar el problema de robatori (Actuacions contra el robatori de bicicletes: 5.1.1, 5.1.2 i 5.1.3), però on queden les mesures concretes per a reduir el fre a l'ús de la bicicleta que suposen accidents i altres mitjans de transport?

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS para el fomento del uso de la bicicleta, son muy variadas, no sólo inciden en actuaciones contra el robo de bicicletas (Véase Propuestas y programas de fomento de uso de la bicicleta completo), con lo que estas cuestiones se consideran ya incluidas dentro del PMUS.

- Alegación

El 83'3 % dels enquestats valora molt positivament la construcció de carrils bici (una nota mitjana de 8'8 en una escala de 0 a 10). La resposta més repetida per a



potenciar l'ús de la bicicleta és la de construir més carrils bici (68'8%), seguida des de lluny per la minora i implantació d'aparcabicis (14'2%).

Si s'haguera preguntat sobre la qualitat dels carrils bici de València i les respostes anaren negatives, s'estaria plantejant l'Ajuntament minorar la seua qualitat? Es va preguntar sobre la connectivitat de la xarxa ciclista? Es va preguntar per les ciclocarrers o els carrils 30?

- Respuesta a la alegación

La encuesta se realizó en 2009 con el objetivo de obtener una imagen de la visión que tenían los ciudadanos ante del uso de la bicicleta en la ciudad. Al mismo tiempo que se realizó la encuesta se actuó en la renovación de una parte importante de la red ciclista, se amplió considerablemente y se acondicionaron los primeros itinerarios que discurrían por ciclocalles.

- Alegación

Les propostes del PMUS entorn del foment de la bicicleta se centren exclusivament en el plànol físic. No existeixen propostes de tipus social, educatives, normatives... Es troben a faltar moltes propostes que han engegat moltes altres ciutats, com les quals se citen en l'apartat del PMUS 7.2 Mobilitat amb bicicleta (Anàlisi Comparativa de Bones Pràctiques).

- Respuesta a la alegación

Desde un punto de vista que integre todas las propuestas del PMUS, las referidas a la bicicleta se consideran suficientes para facilitar que el modo de transporte bicicleta alcance cuotas próximas al potencial que tiene la ciudad de Valencia. Por otra parte, el PMUS incluye las buenas prácticas que se pueden llevar a término, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Proposta 4.1.1. Construcció de nous carrils bici

En el document no s'indica el tipus de carril bici que es construirà en els carrers proposats. Són molts els motius que desaconsellen seguir construint carrils bici amb els criteris de disseny que s'han seguit a València històricament. Molts carrils bici són serpentejants (a causa dels xamfrans o reculades dels encreuaments), resulten perillosos en les interseccions, i són contínuament envaïts per vianants i per vehicles de càrrega/descarrega o de particulars. Tal com s'arplega en el mateix document, el desitjable és que el tipus de carril bici que es construïska siga en calçada. 'Malgrat la diversitat de tipologies la situació òptima és que el carril bici estiga a nivell de calçada i segregat del trànsit rodat mitjançant elements físics (trepitjables o no)'.

- Respuesta a la alegación

La adopció de un criterio único para la construcción de itinerarios ciclistas es inviable. El carril bici en calzada y segregado depende del tipo de viario, amplitud de las aceras, y demanda de uso de la vía pública. En cada caso se estudia la solución más óptima para garantizar en todo momento tanto la seguridad de los ciclistas como de los peatones garantizando un espacio suficiente para el viandante. El PMUS en su propuesta 14.1.1 de Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible plantea la necesidad de establecer diferentes normas y directrices que marquen y ayuden a diseñar los nuevos espacios de la vía pública con el fin de solucionar los puntos de conflicto que se puedan dar. La adopció de criterios en base a las diversas tipologías es lo que se plantea en el PMUS por lo que esta propuesta se considera incluida en el PMUS.

- Alegación

En moltes de les vies proposades, seria preferible implantar ciclocarrers i ciclocarrils.

Seria una solució millor i més barata. Alguns dels carrils bici proposats, a més, no estarien connectats amb la xarxa de carrils bici. Per tant, no té cap sentit seguir insistint en la construcció de carrils bici en carrers i vies on no són necessaris perquè la calçada es pot compartir perfectament i perquè aquests carrils bici són de qualitat deficient i no tenen connexió amb la xarxa.

Alguns carrers on no té sentit construir un carril bici són: carrer de Lluís Peixó (entre av. de Blasco Ibáñez i av. dels Tarongers), carrer del Pare Tomás de Montañana, carrer del Riu Escalona, Eix av. de Juan Verdaguer — av. de les Illes Balears, av. de l'Alcalde Gisbert Rico, av. del Professor López Piñero, av. del Regne de València: via de dos carrils per sentit. Proposta: convertir el carril de la dreta en ciclocarril. Acabar amb la doble fila perpètua, gran via del Marqués del Túria, carrer d'Isabel la Catòlica, carrer de Colon, carrer de Xàtiva, carrer de Guillem de Castro, carrer de Russafa (entre Colom i Gran Via), carrer de Sant Vicent (entre carrer de Marvà i plaça de Sant Agustí), gran via de Ferran el Catòlic, eix av. del Cid — Sant Josep de Calassanç — Sant Francesc de Borja — Pintor Benedicto, eix carrer de Conca, carrer de Pius XII, carrer de Campos Crespo...

- Respuesta a la alegación

La propuesta contenida en la alegación sustituye en algunos casos un itinerario bidireccional del carril bici por otro de sentido único, debiendo realizarse el retorno por otra vía, lo que generalmente supone un incremento del recorrido y una pérdida de calidad del itinerario ciclista. La propuesta definida en el PMUS de implantación de carril bici se ha diseñado analizando la conectividad de la red y la complementariedad con las zonas 30, por lo que se desestima la propuesta de modificar los carriles bici por ciclo calles o ciclocarriles en el PMUS.

- Alegación

Proposta 4.1.2. Implantació de ciclocarrils en aquelles vies en què siga aconsellable.

Estiguem a favor d'aquesta proposta, si es concreta com es diu: - reserva d'un carril de circulació per a ús compartit entre vehicle privat i bicicleta, devent-se circular a 30 km/h, en els carrers d'un carril únic.

En relació amb la Proposta 4.1.3. Extensió de la xarxa ciclista en les noves zones d'expansió de la ciutat, seria aplicable les mateixes alegacions que en la proposta 4.1.1.

- Respuesta a la alegación

Esta medida ya está contestada anteriormente cuando se hace referencia a la propuesta 4.1.1.

- Alegación

Proposta 4.2.3. Possibilitat de circulació de bicicletes en doble sentit en carrers de zona 30.

Estem a favor d'aquesta proposta, ressaltant que aquesta normativa hauria de visualitzar-se mitjançant senyalització vertical i horitzontal, almenys durant un període d'aprenentatge.

4.3.1. Continuació amb l'ampliació del nombre de places d'estacionament per a bicicletes per la ciutat.

Es troba a faltar la disponibilitat en web d'un plànol actualitzat, amb els punts d'estacionament bici.

- Respuesta a la alegación

La app de movilidad referida en la propuesta 13.2.4 incluye información sobre la ubicación de los aparcabicis, por lo que no procede estimar esta alegación.

- Alegación

En la ciutat de València s'està procedint a canviar els antics aparcabicis de disseny equivocat (amb suport només d'una roda), encara que encara persisteixen alguns. Els que s'estan instal·lant, i s'haurien de reconèixer com estàndard són de disseny d'U invertida, que està reconegut mundialment com més adequat, ja que permet subjectar ambdues rodes i el quadre. No recomanem, en cap cas ni sota qualsevol període de durada els aparcabicis suport de roda, com sembla suggerir el PMUS (Pàg. 99).



- Respuesta a la alegación

Dado que el PMUS ya define la tipología de U invertida como la tipología de aparcabici a implantar, en la medida en que se vaya efectuando la renovación de los aparcabici éstos se irán sustituyendo por los de tipología de U invertida, por lo tanto esta propuesta ya queda recogida en las previsiones de inversión futuras.

- Alegación

A pesar que la petició d'instal·lació de aparcabici sol ser atesa pels Serveis municipals, trobem a faltar un pla sistemàtic de creació d'aparcabici per part de l'Ajuntament, de motu proprio, en punts d'interés tals com a centres d'estudis, centres de salut, centres d'oci, centres comercials, poliesportius, parcs, punts d'intercanvi modal... En aquests casos l'oferta d'aparcament ha d'anar per davant de la possible petició dels ciutadans, com a forma d'incentivar l'ús de la bici, encara que encara no es produïska.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación trata de temas que son competencia de los correspondientes servicios técnicos municipales, no siendo objeto del PMUS definir este tipo de actuaciones, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

D'altra banda, la majoria d'usuaris desconeix que els aparcabici s'instal·len sota demanda, i també desconeix el tràmit per a demandar aquesta instal·lació (instància general per registre d'entrada). Un pla d'incentivació de l'ús de la bicicleta hauria d'assegurar-se de difondre totes aquestes informacions.

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento dispone de una elevada demanda de solicitud de aparcabici que supera la capacidad de instalación. Por lo que no puede considerarse que los ciudadanos sean desconocedores de esta política de demanda. En cualquier caso, no es

competencia del PMUS definir este tipo de actuaciones, desestimándose la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

El criteri general hauria de ser situar els aparcabicis sobre la calçada (les bicicletes són vehicles), eliminant per a açò places d'aparcament si fóra necessari.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no es competencia del PMUS, los correspondientes servicios técnicos municipales estudiarán, en cada caso, la ubicación más idónea de los aparcamientos para bicicletas, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Proposta 4.3.2. L'Ajuntament de València hauria de pressionar a Adif-Renfe perquè millore i augmente l'aparcament en l'Estació del Nord i ho instal·le també en l'estació del Cabanyal, dins per a major protecció.

- Respuesta a la alegación

A la vista del contenido de la alegación, se incluirá en el documento definitivo del PMUS la conveniencia de colaborar con Adif-Renfe, por lo que se acepta la inclusión de esta propuesta.

- Alegación

4.3.3. Foment de la instal·lació de punts d'estacionament en edificis i activitats privades, així com en grans centres 'atraients' de gestió privada.

A favor de la mesura. Haurien d'establir-se ordenances municipals que incentivaren la recuperació de locals en els edificis antics, com les antigues porteries, per a guardar les bicis i els cotxets de xiquet, així com crear aquests locals en els nous edificis, o en els edificis que es rehabiliten (aquestes ordenances existeixen en ciutats

com París). També s'ha de fomentar, i regular en les ordenances municipals, la instal·lació d'aparcabicis en els pàrquings de pagament privats.

l'article 8: Estacionament de bicicletes, de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, diu:

7. Els edificis d'ús residencial de nova construcció hauran de contemplar emplaçaments específics, assegurances i protegits, per a un nombre de bicicletes almenys igual al doble del nombre d'habitatges, en una ubicació que permeta l'accés còmode i fàcil des de la xarxa viària, d'acord amb el que reglamentàriament s'especifique.

L'Ajuntament de València haurà de vigilar el compliment d'aquesta llei en edificis de nova construcció on ja es contempla la dedicació d'un espai a pàrquing de bicicletes. En els edificis antics haurà de fomentar efectivament la instal·lació, per exemple intervenint entre els veïns que demanden la instal·lació dels aparcabicis i troben oposició entre altres veïns.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS la vigilancia del cumplimiento de la legislación vigente, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Indicadors poc adequats o millorables:

2.2 - km de xarxa de carril bici

Indica només la grandària de la xarxa, no la seua qualitat ni el seu grau de connexió. És molt poc representatiu.

- Respuesta a la alegación

El indicador 2.2. km de red de carril bici es un indicador de gran valor, dado que se puede actualizar con gran facilidad y permite el seguimiento de la propuesta 4.1.1.

- Alegación

2.3 - Nombre d'aparcabiscs implantats

Necessitat de diferenciar entre els aparcabiscs 'per la ciutat' [Proposta 4.3]1 els aparcabiscs 'en les principals parades de transport públic' [Proposta 4.3.2.] i els aparcabiscs 'de gestió privada' [Proposta 4.3.3] Podria ocórrer que l'indicador augmente a causa que s'està ampliant generosament l'oferta de aparcabiscs 'per la ciutat' mentre que en els altres àmbits no s'avança o fins i tot s'eliminen places.

- Respuesta a la alegación

No se considera conveniente la inclusión de los indicadores número de aparcabiscs implantados por la ciudad; y el número de aparcabiscs implantados en las principales paradas de transporte público y los de gestión privada, por la dificultad de medir con criterios homogéneos a todas las paradas de transporte público así como su actualización, considerándose de poca relevancia la información aportada por este indicador, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

2.7 Nombre de ciclistes morts per atropellament

No hi ha cap proposta encaminada directament a reduir l'accidentalitat ciclista. Aquest indicador no serviria pera realitzar el seguiment o l'èxit d'aquesta proposta concreta.

Indicadors necessaris per a seguir el progrés de determinades propostes.

- Indicador de l'eliminació d'ineficiències. [Proposta 4.2.1.]



- Indicador del manteniment del viari ciclista. [Proposta 4.2.2.]
- Indicador reducció venda ambulat. [Proposta 5].1.]
- Quantitat de bicicletes robades. [Programa 5.1]
- Percentatge de bicicletes recuperades. [Programa 5.1]

Indicadors que falten:

- Percentatge de Km de carril bici en calçada i segregat (tipologia òptima de carril bici) [Propostes 4.1.1. i 4.1.3.]
- Km de cicle carrer. [Propostes 4.1.2. i 4.1.3.]
- Mitjana de km de carril bici connectats.

- Respuesta a la alegación

Es importante resaltar que para que un indicador de seguimiento sea considerado adecuado, es preciso que éste sea de sencillo cálculo y fácil actualización. De todos los indicadores propuestos, no se acepta ninguno por la dificultad de medir o de recopilar anualmente la información dada la diversidad de la fuente de los datos, o por encontrarse incluidos en el listado de indicadores del PMUS directa o indirectamente, por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta.

- Alegación

Altres Propostes relacionades en relació amb la bicicleta, absents del PMUS

- Actualitzar l'ordenança de circulació. Millorar una ordenança que ja, de per si mateix, és de les millors d'Espanya. Fer preferent la circulació ciclista amb solucions com contemplar la circulació de bicicletes contra direcció, que les bicicletes puguen fer stop semàfors que regulen només el pas de vianants, permetre als ciclistes saltar-se un semàfor en roig si van a girar a la dreta, permetre avançar-se a la línia de cotxes i posicionar-se més enllà del pas de vianants per a ser visibles.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación, referente a la actualización de la Ordenanza de Circulación, incluye una serie de propuestas con distinto grado de consideración, las hay que ya están incluidas en las propias propuestas del PMUS (4.2.3 Posibilidad de circulación de bicicletas en doble sentido en calles de zona 30), incluidas en el nuevo Reglamento General de Circulación o contrarias a la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En cualquier caso, la modificación de la Ordenanza de Circulación no puede ser contemplada en el PMUS, sino que debería tramitarse para recoger las propuestas contenidas en el documento definitivo del PMUS que fueran de aplicación, por lo que no procede la consideración de esta alegación.

- Alegación

Realització d'estudis i sondejos periòdics sobre l'ús de la bici. Ús real, recompte de ciclistes. Ús potencial, quantes persones no ciclistes usarien la bici si es donaren condicions de seguretat suficients?

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y como tal no tiene por objeto establecer propuestas como la realización de estudios específicos que exceden de su alcance, por lo que esta propuesta se debe desestimar.

- Alegación

•Millorar la intermodalitat. Ampliar les possibilitats de transport de bicicletes en autobusos i trens, tant en horaris com en número de bicicletes que es poden pujar.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta depende en gran medida de la capacidad de los distintos modos de transporte y por otra parte es importante diferenciar el transporte urbano

del interurbano. Debido a las longitudes de los desplazamientos en el ámbito urbano, no está justificado el transporte de bicicletas en los autobuses de la EMT. Las competencias de MetroValencia corresponden a la Conselleria y en este sentido existe una normativa relativa al transporte de bicicletas en la red de metro, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Potenciar la connexió ciclista de l'àrea metropolitana. Xarxa poc desenvolupada, malament senyalitzada i desconeguda per la població. Connexió de València amb la malla ciclista de la comarca de l'Horta contemplada en els successius plans d'infraestructura de la Generalitat. Exigència a la Generalitat, des de l'Ajuntament, perquè execute aqueixa malla ciclista. Senyalitzar itineraris, potenciar els desplaçaments en l'àrea metropolitana, eines web.

- Respuesta a la alegación

En la página 101 del documento del PMUS se detalla la red de carriles bici futura del AMV, plano que también está en el anexo cartográfico (BICI_O_01.Red de bicicletas (área metropolitana). En él queda reflejada toda la red de carriles bici de la ciudad conectando con la red existente y planificada de itinerarios ciclistas metropolitanos con los de la ciudad de Valencia.

Para que toda la red esté conectada se acepta la propuesta de incluir los carriles bici futuros que conecte con los municipios colindantes del Área Metropolitana de Valencia en el Plano de propuesta de carriles bici tal y como se expresa en la presente alegación.

- Alegación

Integració entre els 3 sistemes de bicicleta pública de l'Àrea Metropolitana: JCDecaux, Domoblué i MOVUS.

- Respuesta a la alegación

La integración de los diversos sistemas de bicicleta pública del AMV no es competencia del Ayuntamiento de Valencia y por tanto no se puede incluir en el PMUS. Por otra parte, es importante analizar todo el proceso logístico y la dinámica de funcionamiento de un sistema antes de lanzar propuestas que no supondrían una mejora del servicio. El servicio de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi presenta en la actualidad un funcionamiento pendular en el que las estaciones situadas en los barrios más periféricos se llenan al finalizar la jornada laboral, no ofreciéndose el servicio adecuado a los usuarios. En las circunstancias actuales, la integración con los otros servicios existentes en el área metropolitana incrementaría la demanda en estas estaciones, con lo que se prestaría peor calidad del servicio a los usuarios en general y especialmente a los residentes del entorno, debiendo desestimarse esta alegación por ser Valenbisi un servicio que ofrece la ciudad prioritariamente a sus residentes.

- Alegación

- Senyalització vertical específica ciclista amb indicació de rutes ciclistes suggerides i amb indicació de distàncies mesurades en temps. Minuts que es tarden des del propi senyal fins a llocs emblemàtics de la ciutat: edificis públics, museus, barris, etc.

- Respuesta a la alegación

Dada la gran cantidad de señalética y mobiliario urbano existente en la ciudad no parece conveniente establecer señalización vertical con indicaciones de destino y distancias (o tiempos), en cualquier caso se trata de una cuestión de detalle correspondiente a los servicios técnicos municipales y no al PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

- Utilització de la bicicleta pels serveis públics municipals. Bicicletes municipals (o targeta de Valenbisi) per a funcionaris que es desplacen per gestions, en lloc de cotxe oficial, per a les distàncies urbanes. Policia Local amb bicicleta, no



solament en zona platja durant l'estiu, sinó tot l'any per a vigilància en carrers, parc del Túria, barris...

- Alegación

Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS establecer el tipo de vehículo que debe llevar la policía local o los empleados públicos, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

• Suport a les empreses i negocis ciclistes. Rebaixa de taxes, cessió de locals a baix cost per a instal·lació de negocis, finançament amb 0% d'interés.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta, además de no considerarse conveniente desde el punto de vista de que puede ser discriminatoria frente a otros tipos de actividades comerciales, no es competencia del PMUS, con lo que se desestima su inclusión.

- Alegación

Propostes relacionades amb altres Programes del PMUS

• Ciutat 30. En lloc de zones 30 aïllades, avançar cap a la limitació general de velocitat a 30 km/h, en tota ciutat. Soluciona d'arrel innombrables problemes. Elimina la necessitat d'apedaçar solucions de bicis separades. (Programa 10.1)

- Respuesta a la alegación

No es viable una 'ciudad 30', no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Esta solicitud es inviable, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

- Campanyes de foment de l'ús de la bicicleta en centres d'estudi (escotes, instituts, universitats), centres de salut, centres esportius, centres de treball... (Programa 15.1)

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya lo contempla en la propuesta '15.1.2 campañas de promoción de la movilidad en bicicleta', por lo que esta alegación ya está incluida.

- Alegación

- Eines web pera ciclistes. Explicar la normativa, consells de seguretat, plànol de carrils bici, carrers tranquils i aparcabicis actualitzats... (Programes 13.1 i 13.2)

- Respuesta a la alegación

La propuesta 13.2.4 contiene el desarrollo de una App de la movilidad que ofrecerá numerosa información de interés para los usuarios de la bicicleta, parte de la cual ya está en la página web municipal.

- Alegación

- Campanyes d'informació i sensibilització cap a les bones pràctiques de convivència entre d'automobilistes, ciclistes i vianants (Programa 15.1)

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya incluye una propuesta de Campañas de promoción 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.



- Alegación

Comentaris generals en relació amb el diagnòstic previ sobre la situació del transport públic.

Proposta 1. Millora de la velocitat comercial d'EMT,

Haurien d'establir-se vertaderes plataformes reservades per al transport públic, ben senyalitzades i protegides, amb dispositius de separació física respecte al trànsit general, un canvi de pintura del paviment. També s'haurien de reservar carrers Només Bus, amb tolerància per a l'accés de residents als seus garatges, i per a la càrrega i descarrega, sempre que es garantisca que no es bloqueja el pas dels autobusos. La reducció de temps d'espera en els semàfors apareix així com la principal manera d'estalviar temps de viatge (i reduir les emissions contaminants), i millorar la velocitat comercial i l'atractiu dels autobusos d'EMT. Per a açò, s'ha d'aplicar un canvi en l'ona verda semafòrica, adaptant-los a les necessitats i règim del autobús, i no a la maximització de la velocitat de l'automòbil, com ocorre en l'actualitat. Aquesta actuació exigeix un canvi de prioritats polítiques en relació amb el trànsit privat, i per tant una major coherència en les actuacions dels Programes de l'Apartat 8.4. Regulació del trànsit privat, que apareixen massa tímids, i no entren en el tema de la inversió de prioritats en la gestió del viari. La regulació semafòrica hauria de canviar, establint-la per a afavorir al transport públic i evitar la pèrdua de temps en els semàfors. Com a mesura complementaria, s'hauria d'establir la prioritats semafòrica del transport públic en les interseccions.

- Respuesta a la alegación

La propuesta 6.1.1 incluye todas las medidas planteadas en la presente alegación, por lo que se considera que ya está contenida en el PMUS.

- Alegación

Encara que en aquesta Acció es refereix a l'EMT, no al Tramvia, no es pot ignorar aquesta modalitat de transport en les accions destinades a millorar la velocitat.

- Respuesta a la alegación

Las actuaciones que el Ayuntamiento puede llevar a cabo destinadas a mejorar la velocidad comercial del tranvía se limitan a actuar en la prioridad semafórica, ante lo que conviene precisar que el Servicio de Transportes y Circulación, trabaja frecuentemente en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años. Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía. No se incluido referencia expresa en el PMUS por ser una realidad con larga tradición.

- Alegación

Caldria replantejar-se la continuació de la línia T2, entre l'Estació del Nord i Pont de Fusta, que podria i deuria fer-se per superfície, si es reduïra el flux de vehicles privats pel viari principal del centre urbà.

- Respuesta a la alegación

El proyecto de la línea T2 es competencia de la Conselleria con lo que no se considera la inclusión de esta propuesta en el Plan.

- Alegación

Proposta 2: Actuacions prioritàries de millora de la circulació d'EMT,

La circulació de l'autobús en doble sentit en alguns carrers de la ciutat hauria d'estendre's a més carrers i a més trams dels quals s'esmenten en aquesta Proposta 2, aplicable a molts dels grans eixos viaris on s'havia implantat el sentit

únic de circulació. Entre aquests eixos estaria el carrer de Sant Vicent, des de Sant Agustí cap al sud, tota l'avinguda del Port (no solament el tram que es contempla, la qual cosa permetria eliminar la circulació cap al centre pel carrer Illes Canàries, inadequada per a eixa funció), així com la totalitat de la ronda interior, incloent la marginal sud de la l'lit vell del Túria.

- Respuesta a la alegación

La PROPUESTA 6.1.2 incluye todos los ejes que plantea la alegación. Véase mapa de ejes susceptibles de análisis y aplicación de posibles medidas de priorización de transporte público en superficie. Se estima que esta alegación ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

El Programa 7.1 planteja la Reordenació i nou disseny de la xarxa d'autobusos d'EMT València amb els criteris de jerarquitzar els serveis, creant una xarxa troncal de 10 línies. En relació amb la proposta de línies exprés, sorprén l'absència d'una línia que cobrisca l'itinerari des del Sud de la ciutat fins als dos Campus universitaris de Tarongers.

- Respuesta a la alegación

Las propuestas de jerarquización se han extraído del Plan Director de la EMT, en el que se ha realizado un análisis de la demanda de todas y cada una de las líneas. En este sentido no existe una fuerte relación que justifique la inclusión de una línea exprés cubriendo el itinerario planteado. Por este motivo se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

- Alegación

L'establiment de serveis bus Exprés efectius, requereix l'establiment de vies reservades, la prioritat semafòrica, i carrils bus situats en posició central, no al costat de la vorera, com s'assenyalava en el Programa 6.1. Amb major projecció de futur, s'hauria de plantejar anar cap a un sistema modern d'autobusos de gran capacitat,

vertader metre sobre pneumàtics, com els quals es denominen BRT (Bus Ràpid Trànsit) en la major part del món, o BHNS (Autobusos d'Alt Nivell de Servei) a França, que solen incorporar portes en el costat esquerre del vehicle, i estacions amb cancel·lació prèvia i plataformes al nivell dels viatgers. Açò implicada, en el cas de València, reduir dràsticament les actuals travessies i girs a l'esquerra per al trànsit rodat, que fragmenten de forma abusiva les grans vies.

- Respuesta a la alegación

La propuesta planteada requiere de una intervención sobre el espacio urbano muy importante, y como bien se puntualiza se debería plantear a futuro ya que antes que esto se considera esencial implantar otras medidas que de igual modo mejorarán la situación actual. Por tanto se desestima la inclusión de dicha medida para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

S'assenyala també la conveniència d'evitar duplicacions de línia, que sobre carreguen alguns trams de carrers cèntrics amb una seqüència d'autobusos semi buits. Per a açò, s'hauria d'avançar cap a un sistema més ortogonal de línies d'EMT, a l'estil del que s'ha aplicat a Vitòria, i està en procés d'introducció a Barcelona, que pretén evitar el pas de massa línies per l'àrea central, facilitant en canvi el transbord entre autobusos més ràpids i freqüents, que circulen per plataformes reservades i compten amb bescanviadors de disseny adequat i de fàcil comprensió per als usuaris.

- Respuesta a la alegación

En la ciudad de Valencia, los flujos de movilidad, no son ortogonales, como tampoco lo es el sistema de Vitoria. La realidad es que la mayoría de la ciudad sucede en el centro. Todos los intentos de potenciar conexiones tangenciales y periféricas en Valencia no han tenido éxito con un coste para la Administración pública inasumible, fruto de un entendimiento de la ciudad que no obedece a la realidad de la movilidad.



- Alegación

Programa 8.1: Coordinació amb el transport metropolità, es defineixen tres propostes d'integració i coordinació.

Que l'Ajuntament de València exigisca a la Generalitat l'aplicació de les propostes contingudes en aquest Programa, recuperant l'organisme de gestió de la mobilitat metropolitana, i comproment-se a col·laborar en les mateixes:

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación excede el alcance del PMUS, por lo que se desestima.

- Alegación

No estem d'acord amb la Proposta 2. Extensió de la zona blava al passeig de l'Albereda, per diverses raons.

- No es tracta d'un aparcament dissuasori, ja que està situat molt dins del teixit urbà, i els vehicles que aparquen en aqueix espai ja han penetrat a la ciutat.

- El seu ús actual és bàsicament per motius de treball, i la destinació dels desplaçaments és fonamentalment Ciutat Vella, mentre que la proposta d'aparcament temporal per a gestions no sembla tan atractiva, en estar més allunyada del centre de negocis i administratiu, i existir molt d'aparcament de rotació més pròxim.

- I finalment, s'estaria hipotecant un espai històric molt valuós, del que la ciutat només gaudeix en explicades ocasions festives. Cal recordar que el Consell Valencià de Cultura va reclamar en 2010 la recuperació d'aqueix espai històric de la ciutat, eliminant el trànsit motoritzat.

- Respuesta a la alegación

La Alameda se ha convertido en una gran bolsa de estacionamiento de larga duración en superficie, funcionando como el gran aparcamiento en superficie libre del centro de la ciudad.

La propuesta 11.1.2 Extensión de la Zona Azul al Paseo de la Alameda, plantea la posibilidad de analizar a largo plazo la construcción de un estacionamiento subterráneo que permita liberar aún más espacio del Paseo, por lo que se desestima la eliminación de la propuesta.

- Alegación

En relació amb la Proposta 3. Millora de l'estacionament per a residents, estem d'acord en la necessitat de racionalitzar l'oferta d'aparcament, però no en el seu increment. Caldria analitzar l'evolució de l'aparcament al llarg del dia, per a poder comprendre si la insuficiència de l'oferta es deu a la demanda de residents o la de persones que es desplacen per altres motius (gestions o treball). No sembla possible augmentar l'aparcament en superfície, i si es vol recuperar espai viari per a altres usos i altres usuaris (Programes 1.2, 2.3, 3.1...), aquest aparcament haurà d'anar-se reduint. El relatiu fracàs dels aparcaments subterranis construïts en alguns barris hauria de portar a reflexionar sobre les seues funcions i la seua gestió comercial, i plantejar-se l'oferta d'estacionaments en edificis nous, destinats íntegrament a tal finalitat, a un preu raonable, al mateix temps que es va reduint l'aparcament lliure en superfície.

- Respuesta a la alegación

El PMUS no propone incrementar la oferta de aparcamiento, sino racionalizar y maximizar la disponibilidad de plazas de estacionamiento en los barrios, en coordinación con el resto de estrategias de potenciación del transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta.



Analizar la gestión comercial de los aparcamientos soterrados no es objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

Plantear la oferta de estacionamientos para vehículos a motor en edificios nuevos no es objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

A Ciutat Vella, compartim la proposta de transformar places d'aparcament en rotació per estacionament per a residents, no solament en el de la Plaça de la Reina sinó en bastants altres, com és el cas de l'aparcament de Parcent, màxim quan es pose en marxa el de la plaça de Bruges. Però es fa necessari mantenir una part de l'aparcament de rotació vinculat a l'activitat comercial, assegurant que l'itinerari d'accés des de les rondes es fa pel camí de menor impacte, i sense trànsit d'agitació. L'oferta d'aparcaments fora de la calçada és ja molt gran, havent crescut de manera molt ràpida en els últims anys, per la qual cosa segurament tocar-la ara mateix una moratòria de nous aparcaments subterranis en el casc històric, fins que no estiga aclarida la distribució entre places de rotació i per a residents.

- Respuesta a la alegación

En el marco del PMUS se propone la optimización del espacio de estacionamiento para residentes, de modo que se puedan compatibilizar todos los usos necesarios de la vía pública con la necesidad de disponer de lugares de aparcamiento de coches, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

En relació amb la Proposta 11.1.4 - Millora de l'organització de l'estacionament de motocicletes.

Estem d'acord en que l'aparcament de motocicletes es realitze en la calçada, mai en les voreres (així també hauria de fer-se amb les bicicletes), per a alliberar espai per al vianant. Cal modificar l'actual Ordenança municipal que permet l'aparcament de motocicletes en les voreres amb arbrat, i que es presta a una

interpretació laxa, ja que en l'actualitat s'aparca en qualsevol tipus de vorera, i és pretext per a la circulació per les mateixes. La nova Ordenança ha d'indicar clarament que en cap cas pot permetre's l'aparcament en la vorera.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS la modificación de la Ordenanza de Circulación, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Existeixen una sèrie de zones per a càrrega i descàrrega, en la calçada, anteriorment reservades en exclusiva per a vehicles industrials, com és la pràctica general en les ciutats espanyoles, però no obstant això en la ciutat de València recentment s'ha modificat la normativa, permetent que qualsevol vehicle que tinga necessitat de carregar o descarregar, estacione en un gual de càrrega i descàrrega per un temps determinat. Aquesta nova normativa està generant situacions en les quals vehicles privats estacionen amb l'excusa d'efectuar funcions puntuals de càrrega i descàrrega, sense que cap dispositiu de control del temps fiscalitze el temps màxim de permanència, ocupant places i obligant moltes vegades als vehicles industrials a aparcar de manera il·legal. Caldria aclarir la normativa o tornar a la regulació anterior, i en qualsevol cas reforçar la disciplina d'ús.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS el control del tiempo máximo de permanencia de los vehículos en las plazas de aparcamiento reservadas, se trata de una actuación competencia de la Policía Local, por lo que debe desestimarse la inclusión de esta propuesta en el documento.

- Alegación

Programa 12.1: Actuació en punts de dèficit de places de càrrega i descàrrega.



Proposada 1. Millora de la dotació de places de càrrega i descàrrega en zones amb dèficit.

Es fa imprescindible, independentment de les peticions formals dels comerciants, l'habilitació de zones reservades en tots els carrers amb activitat comercial.

- Respuesta a la alegación

Tal y como se indica en la propuesta 12.1.1 del PMUS, con la idea de reforzar el procedimiento actual por medio del cual son los comerciantes los que solicitan las reserva de plazas de carga y descarga, se propone un incremento de la dotación de dichas plazas en aquellas zonas donde no se alcanza el ratio de dotación mínimo recomendado: 1 plaza por cada 1000 m2 de superficie comercial, por lo que se desestima esta alegación

- Alegación

D'altra banda, es detecten infraccions de vehicles privats que no respecten les places de càrrega i descàrrega, malgrat que aquestes zones estan ben delimitades i compten amb les suficients indicacions (senyalització vertical).

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada con la anterior alegación.

- Alegación

Programa 12.2: Introducció de noves formes de gestió de la càrrega i descàrrega.

Les actuacions en aquest sentit no poden limitar-se, com fa la Proposta 12.2.1 a 'la implantació de les mesures i recomanacions arreplegades en el projecte SMILE de la UE'. Existeixen ja moltes experiències en ciutats europees, que suggereixen línies d'acció.

És necessària l'elaboració d'un Pla de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) en el qual s'apliquen tecnologies de Logística Urbana, com la consolidació de càrregues en centres de distribució compartits, per a efectuar el repartiment amb menys vehicles i que siguin menys contaminants (furgonetes elèctriques). Aquests sistemes permetrien la reducció de viatges, i per tant disminuirien la demanda de places d'aparcament.

També ha de realitzar-se un pla específic de càrrega i descàrrega en el qual es fomenti la creació d'iniciatives emprenedores que utilitzen de vehicles no motoritzats o d'emissió zero per a la distribució immediata (el que se sol denominar en 'l'última milla', dins del cas urbà. Segons dades d'un projecte de la Unió Europea, que recopila informació de 322 ciutats europees, almenys la meitat dels lliuraments de càrrega podrien ser transferides al lliurament per mitjà de bicicletes de càrrega. (<http://www.cyclelogistics.eu/index.php?id=4>).

El suport des de l'Ajuntament a aquestes iniciatives pot anar des de l'excepció d'impostos, en els primers anys, a facilitar gratuïtament espais municipals per al magatzematge, o la publicitat de la iniciativa en els primers anys, etc.

Totes aquestes iniciatives col·laborarien així mateix en la consecució de l'Estratègia 16: descarbonitzar el sistema de transport.

- Respuesta a la alegación

El desarrollo de un plan de distribución de mercancías no es objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

El PMUS ya recoge la propuesta 12.2.1. Implantación de las medidas y recomendaciones recogidas en el proyecto SMILE de la UE, este proyecto ya incluye medidas y soluciones específicas de logística urbana para mejorar la eficiencia energética y otros impactos sociales y medio-ambientales asociados, por lo que se desestima esta alegación.



- Alegación

Programa 17.1: Coordinació de la planificació del transport i el territori

Proposta 1. Redacció d'un nou Pla Metropolità de Mobilitat Sostenible

Tant en el diagnòstic com en les propostes, es troba a faltar aquesta anàlisi de l'accessibilitat de la població a serveis i equipaments, per exemple, i la necessitat d'un pla municipal de creació de serveis de proximitat. Aquest pla de 'creació de proximitat' s'hauria d'incorporar al Pla General d'Ordenació Urbana en redacció, i ser part central del mateix.

- Respuesta a la alegación

La localización de las actividades en el territorio, que son las que generan la movilidad, no son competencia de un PMUS y sí de un Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Una altra tasca pendent és la promoció de plans de mobilitat d'empresa, per tal de reduir els desplaçaments en cotxe, com estableix la Llei de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS incentivar la redacción de Planes de movilidad de empresas por lo que se desestima esta alegación. Además, siendo el PMUS un documento estratégico poco puede aportar a una obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc, tienen que cumplir en el marco de la Ley de Movilidad, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Podria començar pel propi Ajuntament, en els seus dos grans centres de treball, així com la Generalitat Valenciana, en el nou centre administratiu 9 d'Octubre. Aquest centre s'ha posat en marxa sense haver elaborat el seu Pla de Mobilitat, incomplint la pròpia llei preparada per la Conselleria d'Infraestructures i Transports

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación no está dentro del alcance del PMUS.

- Alegación

També a una escala metropolitana, cal avançar cara a plans d'accés als polígons industrials, per evitar la dependència absoluta del transport privat. Els dos majors polígons de l'Àrea Metropolitana són travessats per sengles vies ferroviàries, sense que la seua utilització siga factible. El de la Font del Gerro, a Paterna, amb una estació de la línia 1 de Metro Valencia, té uns horaris de funcionament, i sobretot una freqüència de pas intolerables. I el de Riba-roja està creuat per la línia de Renfe a Bunyol i Requena, sense que tinga ni estació de mercaderies, ni baixador per als treballadors.

- Respuesta a la alegación

Son numerosas las experiencias que han fracasado al implantar sistemas de transporte público a los polígonos industriales. Con todo el PMUS propone una línea de autobús circulando por el único gran polígono industrial que hay en la ciudad, Vara de Quart. El resto de polígonos están en el área metropolitana, con lo que la competencia está fuera del alcance del PMUS, por lo que no se puede estimar esta alegación.

- Alegación

En relació amb la participació ciutadana realitzada fins ara

En el punt 6.3 del document del PMUS es redacta una bona introducció teòrica sobre el que hauria de ser la participació ciutadana però tot això es deixa sense contingut, ja que no hi ha un procés real de participació ciutadana. Tan sols se citen les úniques dues accions que s'ha realitzat de reunió amb una minoria de la gran quantitat d'agents socials que hi ha a la ciutat de València.

No s'ha realitzat participació ciutadana oberta de cap tipus, si s'exceptua l'exposició pública del Pla ja acabat, durant un mes, i sense cap tipus de publicitat ni invitació específica a tot tipus d'entitats i col·lectius socials i professionals. Per això considerem que aquest PMUS pateix d'un defecte insalvable que és la manca de participació, que tal com es diu en aquest document, 'La participació ciutadana és un dels pilars bàsics sobre els quals s'assenta la democràcia avançada'. Per participació ciutadana s'entén, en la interpretació més habitual de les legislacions europees, la informació i l'oportunitat de participar i expressar l'opinió des de la fase prèvia a la redacció d'un Pla, és a dir, quan s'estan definint els objectius d'aquest pla, que preferentment s'ha de consensuar entre el màxim, si no la totalitat, dels agents socials afectats o interessats per aquest pla. No hi ha prou amb exposar el pla ja redactat, quan hi ha molt poc marge per introduir canvis.

En diverses guies o manuals d'elaboració de PMUS s'insisteix en el que s'ha dit: 'si en l'elaboració de qualsevol pla o programa, la participació dels afectats o interessats és sempre convenient, en la redacció dels PMUS s'ha de considerar imprescindible' (de la Guia pràctica per a l'elaboració de plans de mobilitat Sostenibles. IHOBE. Govern Basc, 2004).

La llei d'Economia Sostenible recull en el seu article 99 que les administracions públiques han de promoure polítiques de mobilitat sostenible respectant: '... El dret dels ciutadans a l'accés als béns i serveis en unes condicions de mobilitat adequades, accessibles i segures, i amb el mínim impacte ambiental i social possible'. Així com '... La participació de la societat en la presa de decisions que afecten la mobilitat'.

La participació pública s'ha d'iniciar en el començament del procés i prolongar al llarg d'ell, ja que és una activitat permanent, requisit fonamental per a l'èxit del pta. A més de l'equip de projecte, hi ha un ampli rang de persones i organitzacions que poden estar interessades en el PMUS, als quals cal obrir la possibilitat de participar en la presa de decisions; aquests grups constitueixen els anomenats agents involucrats. En última instància, la Llei de 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient estableix l'obligatorietat de la b) Consulta a les administracions públiques afectades i al públic interessat, que disposaran d'un termini mínim de 45 dies per examinar-lo i formular observacions, cosa que evidentment no ha estat el cas, ja que l'exposició ha estat de només 30 dies.

- Respuesta a la alegación

El proceso de participación ciudadana desarrollado simultáneamente con la elaboración del PMUS ha sido de gran utilidad para tomar el pulso de la opinión de distintos sectores y entidades y ratificar las distintas líneas de actuación establecidas y basadas en el profundo conocimiento de todos los aspectos de la movilidad en la ciudad que el equipo redactor ha alcanzado a partir del análisis y diagnóstico de toda la información obtenida, así como de la actividad cotidiana que desarrolla el Servicio de Transportes, Circulación y sus Infraestructuras, como servicio gestor de la movilidad. Prueba de ello son las numerosas muestras de reconocimiento al trabajo realizado que se han incluido en los escritos presentados dentro del reglamentario proceso de exposición al público y presentación de alegaciones, el cual va a tener como resultado la incorporación en el documento definitivo de numerosas aportaciones.

- Alegación

Pel que fa a l'adequació dels continguts del PMUS

La manera en què es presenta la informació i l'accés al PMUS resulta bastant complicada, poc adequada per a la participació ciutadana, ja que només les persones i entitats amb personal format i amb temps disponible, poden entendre el contingut del pta. No discutim la bondat de la major part de la documentació aportada, que respon sens dubte a un treball professional acceptable. Trobem a faltar, però, un tipus de

documentació més assequible, que destaque clarament els objectius, el punt de partida, les actuacions que es proposen i les fórmules per posar-les en pràctica.

- Respuesta a la alegación

El fenómeno de la movilidad en Valencia es extenso y complejo, por lo que el documento del PMUS no puede no serlo. Para detallar los datos con precisión ha sido necesario desarrollar este documento que incluye una primera y extensa parte dedicada a describir las características de la movilidad existente y que puede resultar más árido a aquellas personas que no estén familiarizadas con esta materia. No ocurre lo mismo con las estrategias, programas y propuestas que hacen referencia a ideas y conceptos fácilmente comprensibles, prueba de ello es el gran número de alegaciones presentadas

- Alegación

A més, cal assenyalar que el PMUS pateix una sèrie de problemes d'inconcreció i timidesa a l'hora de plantejar els problemes, que li resta coherència i energia per impulsar un canvi en el model de mobilitat.

1. A la part analítica i de diagnosi, el pla pateix d'una anàlisi crítica de la situació de partida, en la qual es troba a faltar un profund estudi sobre els impactes ambientals, econòmics i socials del sistema de mobilitat actual a València i la seua àrea metropolitana. Sobre aquest últim aspecte, el PMUS assenyala la manca que significa que el seu àmbit es cenyisca a la ciutat central.

- Respuesta a la alegación

Sobre los impactos ambientales del transporte a motor, hay un extensísimo capítulo que analiza las emisiones a la atmósfera, el ruido y los consumos energéticos de los escenarios tendenciales y del PMUS, con cálculo detallado de los impactos en cada uno de ellos.

Es evidente que la movilidad es una oportunidad de desarrollo económico, sin embargo valorar en términos monetarios los costes y beneficios económicos tal y como se expone en la alegación no se considera objetivo. Existen infinitos estudios y

metodologies para intentar estimar el impacto económico de las medidas de movilidad, pero ninguna es concluyente ni aceptada, además de la elevada complejidad que supone recopilar la información para ello. En todo caso, el desarrollo económico es un efecto adicional de las políticas de movilidad sostenible, no un objetivo en sí. El objetivo de la movilidad sostenible es cambiar el modelo de movilidad y provocar un reparto modal hacia modos más amables.

- Alegación

2. Els objectius del pla pequen d'excessiva generalitat en diversos casos, manca de concreció en aspectes clau, com fixar quotes a aconseguir amb els programes de participació del transport

- Respuesta a la alegación

Los objetivos planteados en el plan, son objetivos de actuación a nivel estratégico y se consideran esenciales para tener claras las áreas de mejora hacia las que el PMUS se dirige, de modo que la consecución de los mismos pueda garantizar una movilidad más sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En base a estos objetivos se han establecido unas líneas de actuación que luego se han concretado en programas y propuestas de mejora. Estos objetivos además son los exigidos por las directrices y recomendaciones europeas en la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (consúltese www.mobilityplans.eu).

Otra cosa muy distinta son los indicadores de seguimiento del plan, éstos sí que deben ser medibles (se debe poder calcular su valor), objetivos, objetivables (poner su valor a futuro...). El apartado 10 del PMUS plantea una serie de indicadores que permitirán evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, estructurados en consonancia con las propuestas marcadas y no con los objetivos como se planteaba en la alegación. No se ha considerado realista la inclusión de valores objetivos y plazos, por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.



- Alegación

3. En l'anàlisi DAFO podem afirmar una cosa semblant, i s'observa, en alguns punts, un excés d'autocomplaença amb la situació de partida, exagerant alguns suposats èxits dels últims temps: la xarxa de tramvies, la construcció d'infraestructura per a bicicletes, l'adopció de zones 30.

- Respuesta a la alegación

El diagnóstico DAFO sintetiza de modo conciso el minucioso análisis realizado, derivándose posteriormente todas las líneas estratégicas y objetivos de actuación que se definen en el Plan. Los objetivos del PMUS y sus líneas estratégicas están perfectamente marcadas en el apartado correspondiente, ligando las políticas que se proponen en el desarrollo posterior del Plan a las directrices europeas en materia de movilidad segura, accesible, sostenible...

- Alegación

4. L'escàs encaix del PMUS amb algunes de les determinacions de la revisió del Pla General de València, en particular amb les expectatives de nous desenvolupaments urbans i la creació de noves infraestructures, resulta evident.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS se ha trabajado con el equipo redactor del PGOU para que quedasen incorporadas las previsiones de los nuevos desarrollos urbanos, además de incorporar las directrices y estrategias del mismo al documento en revisión.

- Alegación

5. El sector del taxi, importantíssim a la nostra ciutat, amb prop de 3.000 llicències, i una peça clau en el sistema de mobilitat, passa pràcticament inadvertit en el pla.

- Respuesta a la alegación

El taxi ha quedado analizado como modo de transporte público sin embargo regular el servicio de taxi es competencia de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

- Alegación

6. Una cosa semblant passa amb les activitats de càrrega / descàrrega a la ciutat, que suposen uns impactes econòmics, ambientals i funcionals molt destacats. El Pla, en les seues propostes, es limita a recomanar l'aplicació de 'que aquelles solucions, mesures i recomanacions que sorgisquen del projecte SMILE s'incorporen a l'estratègia de mobilitat sostenible de la ciutat', sense aclarir al lector en què consisteix aquest projecte. Cal recordar que la logística urbana, aplicada a la recepció i distribució de mercaderies en àrees urbanes resulta àmpliament contrastada: una estratègia que combina la telemàtica i la logística tradicional per aconseguir una substancial disminució del tràfec de vehicles per la ciutat, en concentrar càrregues i crear àrees de repartiment.

- Respuesta a la alegación

El Proyecto SMILE es un proyecto de logística urbana medio-ambientalmente eficiente e inteligente, con lo que va en la misma línea que lo que aporta el redactor de la alegación. En este sentido se acepta la inclusión de mayor detalle del proyecto SMILE para su mejor comprensión en el documento del PMUS.

- Alegación

7. No hi ha cap referència a la necessitat d'establir, per a determinats centres urbans l'obligatorietat de redactar plans especials, com determina la llei de mobilitat de 2011(Veure art. 10.8 de l'esmentada exposat al principi).



- Respuesta a la alegación

Siendo el PMUS un documento estratégico poco puede aportar a una obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen que cumplir en el marco de la Ley de Movilidad, por lo que se desestima la inclusión de una propuesta de cumplimiento de la legislación vigente.

- Alegación

8. Tampoc apareix un estudi econòmic financer profund que avale la viabilitat del pla, una qüestió clau per confiar en la seua posada en marxa. Recordem que el finançament d'aquest pla no només es pot confiar als pressupostos municipals convencionals, sent molt important, en aquests casos, l'anàlisi de beneficis de tota mena que es deriven de les propostes sostenibles i de la possibilitat d'aportacions per la via de peatges urbans o d'un altre tipus d'impostos.

- Respuesta a la alegación

En relación a la ausencia de un estudio económico financiero y a la vista de la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, no pudiéndose determinar detalladamente los plazos de ejecución de las actuaciones definidas en el plan, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

9. Les transformacions que el pla suggereix en la infraestructura bàsica de la ciutat-redisseny de l'espai públic, carrers, places, aparcament, estacions de transport col·lectiu, etc. - Haurien de traslladar-se al planejament general, ara mateix en tràmit de modificació, garantint així la seua efectivitat. En cas contrari, i donada l'extensió dels canvis que conté el PMUS, la majoria de les propostes quedaran inèdites, desvirtuant el

treball del pla i generant, un colp més, una oportunitat perduda, aquesta vegada de llarg abast.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS se ha trabajado con el equipo redactor del PGOU para que quedasen incorporadas las previsiones de los nuevos desarrollos urbanos, además de incorporar las directrices y estrategias del mismo al documento en revisión.

- Alegación

10. Finalment, cal destacar que les idees proposades en la fase final del PMUS afecten la pràctica totalitat dels operadors del sistema. No obstant això, per raons òbvies, i causa de la falta d'integració d'aquests operadors en una inexistent entitat metropolitana, priva el pla -en el supòsit que l'ajuntament assumisca totes les seues determinacions- de la capacitat per intervindre eficaçment en la consecució dels seus objectius.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea diversas medidas en aras de mejorar y favorecer la coordinación de la movilidad urbana con la metropolitana, con lo que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Seguiment, Avaluació i Mesures Correctores.

El Pacte o Fòrum per la Mobilitat Sostenible, amb el suport tècnic de l'Oficina Municipal, hauria de fer un seguiment del PMUS al llarg del temps

En principi, les tasques serien les següents:

- Vigilar el desenvolupament general del PMUS i procedir a una revisió del mateix després dels primers dos anys d'execució.



- Realitzar informes anuals sobre el desenvolupament del PMUS, per validar les accions empreses i proporcionar les bases que permeten adaptar el PMUS al llarg del temps.
- Preparar les condicions tècniques per als plecs de bases dels concursos per a contractació de projectes.
- Assegurar el manteniment de les vies de comunicació i participació, tant permanents com puntuals.

Es tractaria de fer un seguiment anual de cadascuna de les mesures per mitjà dels indicadors, amb la publicitat i publicació de l'avaluació del compliment del Pla.

- Respuesta a la alegación

El plan define unos indicadores de seguimiento y como tales éstos deben ser medidos con el objetivo de poder recopilar series históricas que permitan evaluar el impacto de las medidas propuestas. El plan propone la creación de un equipo de trabajo en el seno del Ayuntamiento cuya misión primordial sea la gestión de la información relacionada con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos del PMUS. La decisión concreta de elaborar un informe anual de movilidad no está contemplado en el PMUs, por considerarse una iniciativa correspondiente a los órganos de gobierno municipal con independencia de la tramitación de este documento.

- Alegación

En relació amb l'Estratègia '15 'comunicar i promoure la mobilitat sostenible'

El Programa 15.1 : Promoció de la mobilitat sostenible.

Es concreta en la promoció i educació en mobilitat i transport, com a mitjà de sensibilització, conscienciació i difusió dels modes de transport més sostenibles i nets. Si bé les campanyes de sensibilització són necessàries, no poden limitar a recomanar canvis altruistes en les conductes individuals, sinó que ha publicitar-se i explicar-se el conjunt de mesures de dissuasió (de l'ús de l'automòbil) i d'estimulació (dels modes de

desplaçament més sostenibles), que han de ser coherents entre si i mostrar la conveniència dels canvis d'hàbits.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya incluye una propuesta de campañas de promoción de la movilidad peatonal, en bicicleta, en transporte público y de promoción del uso racional del vehículo privado en las que quedan incluidas acciones para la promoción, difusión y la sensibilización. La definición del detalle de estas campañas no es objeto del PMUS con lo que se desestima la inclusión de mayor diseño de detalle en el PMUS.

- Alegación

En relació amb el Programa 16.1: Descarbonització la flota de vehicles

No sembla suficient el 'programa de descarbonització' del PMUS, que recau gairebé exclusivament en el transport públic amb autobús, i amb un plantejament excessivament optimista, i sense unes propostes clares pel que fa als vehicles privats. La reducció d'emissions de CO₂, ha de venir fonamentalment de la reducció del trànsit privat, i secundàriament de la reducció dràstica dels temps d'espera dels autobusos en els semàfors.

- Respuesta a la alegación

Las estrategias planteadas en el del PMUS y sus objetivos están todos en la línea de perseguir el logro de una movilidad más respetuosa con el medio ambiente, que contribuya a valorizar el entorno urbano con mayor calidad. Propuestas como la redefinición de la jerarquía viaria, las propuestas para el calmado del tráfico, las propuestas de intervención peatonal,... todas ellas plantean soluciones para mejorar el entorno urbano y la movilidad sostenible.

Además el PMUS apoya y fomenta la descarbonización del transporte y un elemento clave en este proceso es el fomento de los vehículos eléctricos mediante la implantación de puntos de recarga eléctrica (propuesta 16.1.2) y mediante la propuesta de renovación de la flota de autobuses con vehículos de emisión cero.

- Alegación

No es plantegen mesures de restricció d'accés a determinades àrees per als vehicles contaminants, amb autorització d'entrada limitada als vehicles elèctrics, com es plantegen algunes ciutats.

- Respuesta a la alegación

A la vista de la situación actual y con la puesta en práctica de las medidas incluidas en el PMUS no parece necesario recurrir a medidas del tipo de la propuesta en la alegación, por lo que se desestima.

16.- Instancia con número de registro 0110 2013 121998, presentada por D. *****, en nombre de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)

- Alegación

Primera. No son suficientemente desarrollados los datos referidos al metro y tranvía explotados por FGV, por lo que cabe señalar:

Capítulo 6.2.3. Establece como reto fundamental del transporte público el incremento de la velocidad del mismo, debiéndose apostar, según se indica, por medidas de promoción del sistema de autobuses. Entendemos que una medida a destacar en este apartado es la priorización semafórica para el sistema tranviario,

- Respuesta a la alegación

El Servicio de Transportes y Circulación, trabaja frecuentemente en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años.

Del año 2003 al 2005, se realizó en colaboración con FGV un estudio integral de la regulación de toda la línea 4, intersección a intersección, con los objetivos de reducir el número de paradas en los semáforos, eliminar los tiempos de espera en rojo innecesarios y aumentar la velocidad comercial del tranvía. Para llevarlos a cabo se

instalacion de espiras detectoras en la plataforma que complementan el sistema de balizas existente, se revisó el sistema de preferencia y se modificaron los parámetros que definen el grado de la misma.

Se actuó sobre 35 intersecciones y 20 pasos de peatones, dando como resultado en el año 2005, una importante mejora en la coordinación, una reducción de las esperas en rojo, una menor incidencia de las averías de las balizas y una minoración de 7 minutos en el recorrido de la línea.

A partir de ese año, se ha continuado trabajando para conseguir mejoras en la velocidad comercial de la línea, mediante ajustes concretos en calle Florista, Almazora, Conde Lumiares, Av. Naranjos, Vicente Zaragozá, Mediterráneo, Dr. Lluch, Cofrentes, Mediterráneo..., debiéndose indicar que en la actualidad el tranvía cuenta con preferencia semafórica en ochenta y ocho de las intersecciones por las que circula, lo que supone que el tranvía cuenta con prioridad en un 96% de las intersecciones por las que pasa.

Debe indicarse que la prioridad semafórica tiene como condicionantes la proximidad entre las intersecciones y las paradas así como los tiempos mínimos de las fases incompatibles con el tranvía y que dependen del ancho de los pasos de peatones que aparecen en verde en dichas fases, por tanto a pesar de tener prioridad semafórica el tranvía se verá obligado a detenerse en algunos puntos, aunque la prioridad minimizará el tiempo de dichas paradas.

Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

A la vista de lo anterior y como resumen de lo expuesto, la priorización semafórica para el sistema tranviario es compleja por existir numerosas circunstancias que la condicionan, encontrándose actualmente entre los objetivos del Ayuntamiento de Valencia la mejora de la prioridad semafórica del tranvía. Esta actuación es totalmente compatible con los objetivos del PMUS y no ha sido incluida por ser una realidad sobre la que se sigue trabajando.



- Alegación

Capítulo 7.3.4. Proponemos que dentro de este capítulo se haga mención expresa a la promoción del transporte ferroviario subterráneo y tranviario como medio de transporte público sostenible social y medioambientalmente.

- Respuesta a la alegación

Dicho capítulo es un análisis de buenas prácticas, en el que se han incluido las que se han considerado más adecuadas y destacables. La promoción del transporte público y por tanto del transporte ferroviario subterráneo y tranviario está incluida ya en el PMUS en la propuesta 15.1.3 ‘Campañas de promoción de la movilidad en transporte público’ por lo que se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Capítulo 8.3. Se vuelve a hacer referencia únicamente a la conveniencia de mejorar la velocidad comercial de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (EMT) sin mención alguna al tranvía y al metro explotados por FGV, al igual que ocurre en el apartado siguiente al establecer el ‘objetivo de la estrategia’.

- Respuesta a la alegación

Se considera que las propuestas referidas a mejorar la velocidad comercial del tranvía en el ámbito del PMUS se limitan a la prioridad semafórica, a la que ya se ha hecho referencia en la primera alegación.

- Alegación

Debería incluirse en el Plan propuestas de análisis de horarios y frecuencias de la Red ferroviaria/tranviaria como eje vertebrador de la movilidad metropolitana, para evitar solapes entre los distintos medios de transporte públicos (Metro, Autobuses y Tranvía), proponiendo intercambiadores para los tres medios que por la situación estratégica sean interesantes para los fines pretendidos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico, no es objeto del PMUS definir los horarios y frecuencias concretos.

La estrategia 8 'Potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano' comprende la coordinación de horarios y ofertas entre diferentes modos (metro, tranvía, bus interurbano y bus urbano), de manera que se complementen y no compitan entre ellos.

El PMUS contempla con otras palabras lo expresado en la alegación. En el PMUS se propone '...mejorar la complementariedad entre metro/ tranvía...', '...creación de 5/6 puntos (nodos) de transbordo entre modos...?.

Se estima que el contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

17.- Instancia con número de registro 00110 2010 122013, presentada por D^a. ***** , en nombre de Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana

- Alegación

Sobre el acceso a la información. Hay que señalar que la manera en que se presentan los documentos y el acceso al PMUS resulta complicada, pues solo las personas y entidades con personal formado y con tiempo disponible, pueden entender el contenido del plan. No se pone en duda la bondad de la mayor parte de la documentación aportada, que responde sin duda a un buen trabajo profesional. Se echa en falta, sin embargo, un tipo de documentación más asequible, que destaque claramente los objetivos, el punto de partida, las actuaciones que se proponen y las fórmulas para ponerlas en práctica.

- Respuesta a la alegación

El fenómeno de la movilidad en Valencia es extenso y complejo, por lo que el documento del PMUS no puede no serlo. Para detallar los datos con precisión ha sido

necesario desarrollar este documento que incluye una primera y extensa parte dedicada a describir las características de la movilidad existente y que puede resultar más árido a aquellas personas que no estén familiarizadas con esta materia. No ocurre lo mismo con las estrategias, programas y propuestas que hacen referencia a ideas y conceptos fácilmente comprensibles, prueba de ello es el gran número de alegaciones presentadas.

- Alegación

Los objetivos son, en varios casos, muy generales y en algunos aspectos claves proponemos más concreción como fijar cuotas a alcanzar con los programas de Participación del transporte colectivo. Se echa de menos un análisis a diferentes escalas al menos, y como mínimo, una escala estructural a nivel de ciudad y otra a nivel de barrio definiendo indicadores.

- Respuesta a la alegación

Los objetivos planteados en el plan, son objetivos de actuación a nivel estratégico y se consideran esenciales para tener claras las áreas de mejora hacia las que el PMUS se dirige, de modo que la consecución de los mismos pueda garantizar una movilidad más sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En base a estos objetivos se han establecido unas líneas de actuación que luego se han concretado en programas y propuestas de mejora. Estos objetivos además son los exigidos por las directrices y recomendaciones europeas en la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (consúltese www.mobilityplans.eu).

La definición de indicadores se plantea a nivel de Ciudad por simplificar el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, la particularización de todos y cada uno de los indicadores a nivel de barrio resultaría en muchos casos compleja de obtener, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

El escaso encaje del PMUS con algunas de las determinaciones de la revisión del Plan General de Valencia, en particular con las expectativas de nuevos desarrollos

urbanos y la creación de nuevas infraestructuras, resulta evidente. Es por ello que apostamos por que las determinaciones del planeamiento urbano se adapten a los criterios del PMUS.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS se ha trabajado con el equipo redactor del PGOU para que quedasen incorporadas las previsiones de los nuevos desarrollos urbanos, además de incorporar las directrices y estrategias del mismo al documento en revisión. En cualquier caso, la alegación no hace referencia al contenido del PMUS, si no que apuesta por adaptar el PGOU al PMUS, por lo que se desestima.

- Alegación

El sector del taxi, importantísimo en nuestra ciudad, con cerca de 3.000 licencias, y una pieza clave en el sistema de movilidad, pasa prácticamente inadvertido en el plan. En ese sentido, creemos que este sector, servicio público, ha de ser tenido en cuenta en la ordenación del espacio público, sus paradas y la posible combinación de intermodalidad en algunos casos.

- Respuesta a la alegación

El taxi ha quedado analizado en el PMUS como modo de transporte. La regulación del servicio de taxi es competencia de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, siendo la ubicación de las paradas competencia del Ayuntamiento. Por estar este servicio perfectamente implantado en la ciudad la distribución actual de las paradas de taxi se considera funcionalmente correcta, estando en continua revisión para su adaptación a la demanda real de servicio, por este motivo se desestima esta propuesta.

- Alegación

- Algo parecido sucede con las actividades de carga/descarga en la ciudad, que suponen unos impactos económicos, ambientales y funcionales muy destacados. El Plan, en sus propuestas, se limita a recomendar la aplicación de ‘que aquellas

soluciones, medidas y recomendaciones que surjan del proyecto SMILE se incorporen a la estrategia de movilidad sostenible de la ciudad’, sin aclarar al lector en qué consiste este proyecto. Cabe apostar por la logística urbana, que aplicada a la recepción y distribución de mercancías en áreas urbanas resulta ampliamente contrastada: una estrategia que combina la telemática y la logística tradicional para conseguir una sustancial disminución del trasiego de vehículos por la ciudad, al concentrar cargas y crear áreas de reparto.

- Respuesta a la alegación

El Proyecto SMILE es un proyecto de logística urbana medio-ambientalmente eficiente e inteligente, con lo que va en la misma línea que lo que aporta el redactor de la alegación. En este sentido acepta la inclusión de mayor detalle del proyecto SMILE para su mejor comprensión en el documento del PMUS.

- Alegación

- No existe ninguna referencia a la necesidad de establecer, para determinados centros urbanos la obligatoriedad de redactar planes especiales, como determina la Ley de Movilidad de 2011 (art. 10.8). Consideramos, por tanto, que el plan ha de fijar una serie de obligado cumplimiento para que en un plazo no superior a un año, pongan en marcha sus respectivos planes: campus universitarios, polígonos industriales, centros administrativos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS como documento estratégico poco puede aportar a la obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen de elaborar planes en el marco de la Ley de Movilidad. No siendo competencia del PMUS establecer esta obligación, que ya viene regulada por ley, se desestima esta alegación.

- Alegación

- Tampoco aparece un estudio económico financiero profundo que avale la viabilidad del plan, una cuestión clave para confiar en su puesta en marcha.

- Respuesta a la alegación

En relación a la ausencia de un estudio económico financiero y a la vista de la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, no pudiéndose determinar detalladamente los plazos de ejecución de las actuaciones definidas en el plan, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Sobre las líneas estratégicas. Estrategias para el peatón.

La apuesta por los llamados itinerarios peatonales (6 en total, desde la periferia de la ciudad hasta el centro) debería tener en cuenta su competencia con los trazados directos. Lo que nos lleva a sugerir su modificación para buscar trazados más directos, manteniendo su calidad ambiental, y reduciendo en su caso carriles de circulación. En principio, la idea de crear unos itinerarios peatonales de calidad, como vías troncales para canalizar los principales desplazamientos a pie es interesante.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se han definido en base a parámetros de diseño del espacio urbano y flujos peatonales y no tiene porqué corresponderse con un itinerario peatonales con trazados directos, por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

- Alegación

En un ciudad como la nuestra, con tradición histórica mediterránea favorable al paseo (véase en el callejero las denominaciones que persisten, Alameda, Pechina, Ruzafa...) hay que replantear unos itinerarios diseñados para el paseo o el ejercicio físico, tanto para el paseo tradicional, como para los que satisfacen la creciente necesidad de caminar para mejorar el estado general de la salud.

En esta línea, El PMUS podría proponer la adecuación de los laterales de las Rondas y otras vías periféricas que contactan con la huerta para esta función esencial del paseo ciudadano. Del mismo modo, por citar un caso emblemático, se podrían recuperar las Grandes Vías como paseo, mediante la eliminación de la mayoría de las interrupciones destinados al tráfico, y recuperando el bulevar central.

Una verdadera RED de itinerarios peatonales debe extenderse por toda la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se han diseñado para dar preferencia peatonal aprovechando y dando continuidad a los itinerarios existentes conectando entre sí los puntos de especial concentración peatonal. La definición de dichos itinerarios no plantea la exclusión de tratamiento de mejora peatonal otras calles de relevancia peatonal o que el ciudadano no pueda pasear por el resto de calles de la Ciudad de modo agradable y seguro. Se desestima la inclusión de las grandes vías como itinerario peatonal de acuerdo a la propuesta 1.1 por considerar que estas vías por su tipología no pueden funcionar como una calle de preferencia peatonal.

Alegación

En cuanto al centro histórico, el plan ha de proponer medidas importantes para crear en toda el área Central, la preferencia peatonal, con acceso para el tráfico restringido a residentes, reparto, y a los aparcamientos comerciales.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea en su programa 1.2 toda una serie de propuestas para mejorar la accesibilidad peatonal, cuestiones todas ellas que permiten racionalizar el acceso del vehículo privado al centro, por lo que se estima que el contenido de esta propuesta ya se contempla en el PMUS.

- Alegación

Estrategias para la bicicleta.

En muchas de las vías propuestas, debería valorarse la posibilidad de implantar ciclocalles y ciclocarriles, posiblemente más económica y fiable que la construcción de carriles específicos.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS se ha valorado lo expuesto en la alegación, no habiéndose recogido por no contener las soluciones más convenientes. A grandes líneas, la estrategia para la bicicleta que plantea el PMUS consiste en una red de carriles bici por el viario principal y el calmado del tráfico, compatible con la bicicleta, por el viario local, de manera que la mayoría de los desplazamientos se realicen por calles con velocidad limitada a 30 km/h. en la proximidad del origen y destino y por carriles bici en la parte central del desplazamiento. Sustituir los carriles bici por ciclocalles o ciclocarriles ocasionaría una pérdida de funcionalidad de la red, los recorridos no serían tan directos por el doble sentido de circulación que tiene el carril bici frente al sentido único, normalmente, de la ciclocalle. Por otra parte, gran número de usuarios de la bicicleta prefieren circular de una manera no correcta por las aceras a hacerlo entre el tráfico motorizado, lo que devalúa la utilización del ciclocarril como solución con carácter general. Por todo lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Estrategias para el transporte público

Habría que efectuar una reserva efectiva de espacio para el transporte público, plataformas reservadas bien señalizadas y protegidas, así como carriles ‘solo bus’. Un análisis pormenorizado determinaría el ámbito de esta propuesta.



- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 8.2.3 ya establece una serie de ejes susceptibles de análisis y aplicación de posibles medidas de priorización del transporte público en superficie. No está dentro del alcance del PMUS como documento estratégico realizar un análisis pormenorizado de las propuestas planteadas, por lo que se desestima esta petición para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

Una reordenación de la gestión semafórica, priorizando el transporte colectivo y no favoreciendo la velocidad del automóvil. La prioridad semafórica, imprescindible para las líneas de la EMT debería aplicarse también al tranvía.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 6.1.1 establece medidas para la mejora comercial de la EMT por lo que se estima que ya está incluida esta parte de la alegación en el documento.

En relación con la prioridad al tranvía, hay que exponer que el Servicio de Transportes y Circulación trabaja frecuentemente, en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años. Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

- Alegación

- Dotar de doble sentido de circulación para el bus en algunas calles de la ciudad que actualmente están dotadas de un solo sentido general.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 6.1.1 establece medidas para la mejora comercial de la EMT en este sentido, por lo que se considera que ya está incluida esta alegación.

- Alegación

Con mayor proyección de futuro, se debería ir hacia un sistema moderno de autobuses de gran capacidad, verdadero metro sobre neumáticos, como los conocidos como bus rapid transit (BRT, BRTS).

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 7.1.1 de creación de una red exprés tiene este mismo planteamiento, con lo que esta medida ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Consideramos que hay que apoyar de manera decidida la recuperación del organismo de gestión de la movilidad metropolitana, para que se puedan cumplir los objetivos que contiene este plan.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea diversas medidas en aras de mejorar y favorecer la coordinación de la movilidad urbana con la metropolitana, con lo que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

- Es urgente en estos momentos la integración de todas las redes, en un sistema funcional y tarifario moderno y eficaz.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 8.1.3 de simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, apuesta por la integración eficaz del sistema para que éste sea

percibido como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo. Por ello se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

ESTRATEGIAS PARA EL TRÁFICO PRIVADO

En concreto, del programa ‘Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad’ (10.1) que propone la ampliación de las zonas 30 parece insuficiente. La adopción del límite de velocidad en 30 km/h ha de extenderse a mayor parte de la ciudad, lo que no excluiría en algunos casos adoptar la velocidad de 50 km/h. En cualquier caso, y por resultar contradictorio con los objetivos del PMUS, resulta imprescindible reconducir las propuestas del Plan General, abandonando la idea de alimentar la demanda con la oferta de infraestructura viaria.

- Respuesta a la alegación

La declaración de ciudad 30 es inviable, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad, por lo que esta propuesta debe desestimarse.

- Alegación

La otra vertiente del tráfico privado —el aparcamiento- necesita un plan global que tenga en cuenta el valor del espacio público, la necesidad de aplicar criterios diferentes según los diversos grupos de usuarios, así como una tarificación ajustada a cada caso.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y ya recoge diversas medidas encaminadas a reorganizar el espacio del estacionamiento. Sin embargo no es objeto del Plan profundizar mediante un plan global en aspectos concretos que requerirán del estudio

más detallado cuando las propuestas concretas se materialicen, por lo que se desestima esta propuesta.

18.- Instancia con número de registro 00110 2013 122018, presentada por D^a ***** en nombre de Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia, en fecha 14/11/2013.

- Alegación

Consideramos que sería muy oportuno que la experiencia piloto de la supermanzana se pudiera efectuar en l'Eixample.

- Respuesta a la alegación

El PMUS define las supermanzanas y sus fases de implantación, pero no es objeto del PMUS la identificación de una supermanzana concreta como experiencia piloto, por lo que se desestima esta alegación para su inclusión en el documento.

- Alegación

Ejes Transversales, vemos necesario vencer la discontinuidad que suponen las Grandes Vías, a través de ejes transversales, itinerarios semipeatonales capaces de vertebrar las áreas comerciales. Consideramos que es preferible iniciar la experiencia por Hernán Cortés, Félix Pizcueta e Isabel la Católica, previamente al tratamiento de Cirilo Amorós.

- Respuesta a la alegación

Se considera de interés incluir los ejes transversales propuestos en esta alegación Hernán Cortés, Félix Pizcueta e Isabel la Católica por lo que se acepta esta propuesta para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

En el Plano de peatonalizaciones:



En Convento Santa Clara, y Ribera se precisa, de control de terrazas que impiden el paso de los ciudadanos y limpieza o plan de embellecimiento.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación no es objeto del PMUS por lo que se desestima.

- Alegación

Falta señalar el proyecto del que ya existe aprobación en Pleno, de desdoblarse aceras en el tramo del eje de S. Vicente desde Av. María Cristina a Periodista Azzati.

- Respuesta a la alegación

Se considera de interés incluir estos tramos en la propuesta de ampliación de espacio para peatones por lo que se acepta la inclusión de dicha petición en el PMUS.

- Alegación

Desdoblamientos de aceras: es importante trabajar como prioritarios el eje S. Vicente hasta Pl. España y la Av. Barón de Cárcer como eje de continuidad de paseo comercial desde Colón al Mercado Central.

- Respuesta a la alegación

El eje S. Vicente hasta Pl. España ya está contemplado en el PMUS como actuación de reducción de la intensidad del tráfico e incremento de espacio para peatones.

Se considera de interés incluir el incremento del espacio para peatones en la Avda. Barón de Cárcer por lo que se acepta la inclusión de dicha petición en el PMUS.

- Alegación

Aparcamiento bajo rasante frente a ORA.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su programa 11.1 de Reorganización del espacio del estacionamiento, pretende priorizar el estacionamiento en aparcamientos subterráneos a los vehículos no residentes gestionando la oferta en superficie (en cantidad y tarificación), para poder liberar espacio a los peatones en superficie. En este programa ya se está interviniendo en este sentido con lo que se estima que el contenido de esta petición ya se encuentra contemplado en el PMUS.

- Alegación

En los ejes comerciales NO estamos de acuerdo en la propuesta de extensión de zona naranja.

- Respuesta a la alegación

Es necesario garantizar el estacionamiento de los residentes, por ello en el PMUS se propone ampliar la zona naranja de la ciudad (anillo interno de las grandes vías) y al centro histórico de acuerdo con la propuesta 11.1.3. De esta forma se facilita la posibilidad de estacionamiento en superficie a los residentes y se potencia el estacionamiento en los aparcamientos soterrados, a la vez que se reduce el atractivo del estacionamiento en superficie, a los no residentes, lo que permite reducir el tráfico de agitación así como ajustar la oferta de plazas a la demanda residente, pudiéndose ganar espacio para otros usos. Por todo ello se desestima la inclusión de esta petición en el PMUS.

- Alegación

Creación de zonas para minusválidos de rotación, carga y descarga, frente a establecimientos de ortopedia, y hospitales para facilitar la accesibilidad de personas de movilidad reducida a estos establecimientos.



- Respuesta a la alegación

El PMUS tiene una sensibilidad especial con las personas de movilidad reducida, siendo un aspecto transversal a todas las propuestas. Sin embargo, el PMUS como documento estratégico, no tiene como objeto definir las zonas de rotación específicas para minusválidos, por este motivo se desestima la inclusión de esta petición en el PMUS.

En relación a los puntos de carga y descarga, el PMUS en su propuesta 12.1.1 Mejorar la dotación de plazas de carga y descarga en zonas con déficit, ya plantea incentivar la solicitud de plazas de carga y descarga por parte de los comerciantes, con lo que esta propuesta ya se encuentra incluida en el PMUS.

- Alegación

Reubicar autobuses de las tres plazas más emblemáticas del Centro de Valencia, en los entornos.

Pl. de San Agustín permitiendo que la misma pueda conceptuarse como una plaza pues hoy no se percibe como tal.

Pl. del Ayuntamiento

Pl. de la Reina

- Respuesta a la alegación

La reubicación de las paradas de autobús no es objeto del PMUS sino del Plan Director de la EMT con lo que se desestima esta petición.

Sin embargo, el PMUS ya plantea en su propuesta 1.2.1. Análisis de nuevas zonas de posible expansión peatonal, la mejora peatonal de estas tres plazas, con lo que la futura actuación permitirá integrar y mejorar el espacio urbano contribuyendo a mejorar la función peatonal de estos tres puntos neurálgicos del centro de la ciudad, en este sentido se deberá trabajar para lograr la integración adecuada de estas propuestas con las paradas de la red de transporte público de la ciudad.

- Alegación

Zona saturada de terrazas, marcar % de espacio máximo que debe existir en ejes comerciales para evitar la expulsión del comercio de los mismos.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS la regulación del espacio de ocupación de las terrazas, siéndolo de la Ordenanza de Ocupación de Vía Pública, por lo que se desestima esta solicitud.

- Alegación

Revisión de los precios de los aparcamiento son muy elevados, en algunos municipios los 20 primeros minutos son gratuitos para evitar que para recogida rápida de paquetes se abuse de la doble fila. También se debería replantear una revisión de la política de precios para el fin de semana ya que es cuando acceden al centro desde municipios del área metropolitana más alejada donde además el transporte público baja frecuencias de paso.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico, las políticas de precios de los estacionamientos quedan reguladas en las concesiones de cada aparcamiento soterrado. El PMUS no tiene como objetivo promover el uso del vehículo privado por lo que se desestima esta alegación para su inclusión en el documento.

- Alegación

Creación de zonas de aparcamiento de motos sustituyendo zona azul, que no genera rotación.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 11.14 ya propone la ‘Mejora de la organización del estacionamiento de motocicletas’, mediante medidas que redistribuyan en la calzada el

espacio de aparcamiento entre vehículos turismos y motocicletas, la concreción de la redistribución concreta no es objeto del PMUS, por este motivo se desestima la alegación.

- Alegación

Propuesta de paradas para aparcamiento de Autobuses de turistas y Cruceros

- Respuesta a la alegación

Como ya se ha comentado anteriormente, el PMUS es un documento estratégico y no entra en el detalle de definición de las paradas de aparcamiento de autobuses de turistas y cruceros. La solicitud de paradas se deberá solicitar por otras vías, por lo que se desestima esta petición para su inclusión en el PMUS.

19.- Instancia con número de registro 00110 2013 122019, por D. *****, en nombre de Nou Tapineria, SL, en fecha 14/11/2013

- Alegación

Dado que la Avda. Barón de Cárcer se plantea de doble sentido, habilitar un acceso, entrando por la calle Botellas, girando hacia la derecha hacia la Pl. del Mercado, para poder circular por la calle En Colom, calle Purísima y calles Corretgeria, poder llegar a la calle Tapineria (donde se ubica la entrada del aparcamiento antes citado).

Cambio de sentido de la calle Derechos para poder acceder a las calles Purísima, Corretgeria y Tapineria.

Establecer doble sentido de circulación en la calle Corretgeria para poder entrar desde la plaza de la Reina

- Respuesta a la alegación

El PMUS de Valencia marca unas líneas estratégicas y propone la reordenación de los sentidos de circulación de algunas calles del centro de la ciudad, con la finalidad

de garantizar la accesibilidad a todos los barrios del centro, desincentivando, al mismo tiempo, el tráfico de paso por el mismo.

Cada actuación en concreto será sometida a un análisis de detalle que termine de perfilar las particularidades de intervención en cada caso, de modo que se conjuguen los múltiples intereses ciudadanos en la zona analizada, por lo que se desestima la presente alegación para su inclusión en el documento del PMUS.

20.- Instancia con número de registro 00110 2013 122177, presentada por D. Vicent Sarrià Morell en nombre de Grup municipal Socialista, en fecha 14/11/2013.

-Alegación primera:

Para la elaboración del PMUS deberá establecerse una metodología de trabajo como la propuesta en la guía del IDAE o similar, donde se reflejen las distintas etapas de su elaboración e implantación, y en la que la participación ciudadana esté presente desde sus inicios.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya se ha elaborado con el cumplimiento de todas las exigencias que la legislación vigente impone, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación segunda:

La redacción del PMUS deberá suponer una apuesta por la movilidad en el Área Metropolitana, proponiendo a la Generalitat Valenciana en coordinación con las entidades locales implicadas la elaboración de un Plan de Movilidad Metropolitano.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya propone la coordinación técnica e institucional de las entidades implicadas en la movilidad, por lo que se desestima esta alegación.



Alegación tercera: Sustituir ‘siga siendo’ por ‘vuelva a ser’, quedando el objetivo 1 de la siguiente manera: ‘Asegurar y potenciar que el peatón vuelva a ser el principal protagonista de la movilidad en la ciudad.’

- Respuesta a la alegación

Según la encuesta de movilidad de 2012, actualmente casi el 41% de los desplazamientos se realizan a pie frente a casi un 32% en vehículo privado, por lo que el objetivo 1 ‘asegurar que el peatón siga siendo el principal protagonista de la movilidad en la ciudad...’ sí representa la realidad del protagonismo actual del peatón y por lo tanto se desestima la sustitución de ‘siga siendo’ por ‘vuelva a ser’.

Alegación cuarta: Que se incluyan los datos técnicos de la EDM y se realice un análisis de la escasa mejora de los modos de transporte más sostenible desde el año 2009.

- Respuesta a la alegación

En el PMUS se ha incluido toda la información que se considera necesaria para describir las características actuales de la movilidad, así como elaborar su análisis y diagnóstico como documentos fundamentales del PMUS. Por otra parte, en el PMUS se ha incluido un análisis sobre el sistema de desplazamientos urbanos que abarca todos los modos de transporte y otros aspectos relacionados con la movilidad, por lo que se desestima la alegación.

Alegación quinta: Que entre los elementos de análisis del PMUS se incluya el Mapa del Ruido del Aeropuerto de Manises.

- Respuesta a la alegación

La huella acústica del aeropuerto de Manises no afecta al término municipal de Valencia, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación sexta:

Que con el objeto de mejorar el análisis de la contaminación atmosférica, especialmente por NO₂ y material particulado, cuyo principal foco se encuentra en el tráfico, se efectúe una medición de la calidad del aire en nuestra ciudad, con mayores puntos de muestreo que los que figuran en los Planes para la mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: l'Horta, considerandos zonas con mayor afección de tráfico.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS la ubicación de nuevos puntos de muestreo. Se desestima esta alegación.

Alegación séptima:

El PMUS deberá analizar las infraestructuras peatonales y su uso por parte de los peatones así como las condiciones en que se encuentran para garantizar una adecuada movilidad peatonal, como la accesibilidad, anchura libre de uso, ocupación por mobiliario urbano o comercial, uso compartido con el carril bici, existencia de prioridad en los cruces o intersecciones con la red viaria o la seguridad vial.

- Respuesta a la alegación

El diseño de los itinerarios peatonales responde a un criterio de funcionalidad, analizado en profundidad por el equipo de especialistas en la materia. Según la encuesta de movilidad los desplazamientos peatonales representan el 48% del total de desplazamientos que se realizan en la ciudad y estos, principalmente son de proximidad, lo que va en consonancia con el diseño de itinerarios peatonales planteados.

No es objeto del PMUS el estudio de detalle del estado de todas las infraestructuras peatonales, por lo que se desestima esta alegación.



Alegación octava:

El PMUS deberá analizar otros factores que han influido en el aumento de la utilización de la bicicleta como, la reducción de la circulación por la crisis económica, ahorro económico, mayor concienciación medioambiental.

- Respuesta a la alegación

El factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de km de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la infraestructura (la oferta crea demanda). El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Si bien es cierto que pueden existir otros factores pero éstos son difícilmente justificables o demostrables, ya que no tienen una relación tan directa para influir en el motivo de uso de la bicicleta. Si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado la red de itinerarios ciclistas así como el desarrollo del sistema público de bicicleta, aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios no habría alcanzado las cifras actuales. Con lo cual se considera que el análisis realizado es suficientemente completo por lo que se desestima la inclusión de otros factores en el PMUS.

Alegación novena:

El PMUS deberá analizar la adecuación de los espacios ciclistas a las necesidades de los usuarios, evaluando en profundidad la tipología, calidad y condiciones actuales de las infraestructuras ciclistas, como la accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad, la continuidad y conectividad de todos los tramos, la presencia de obstáculos, giros o estrechamientos, la interpretación inequívoca de su existencia, la prioridad respecto a modos menos sostenibles, la calidad y homogeneidad del pavimento, la visibilidad en los cruces con el tráfico rodado, etc. En dicho análisis se deberá incluir la ocupación de aceras e interferencias con el peatón.

- Respuesta a la alegación

El PMUS incluye abundante información relativa a la bicicleta, sin embargo no está dentro de su objeto el realizar un inventario de los actuales espacios ciclistas con tal nivel de detalle. Se desestima la alegación.

Alegación décima:

El PMUS deberá incluir en el análisis de la oferta del transporte público la influencia del estado actual de los 480 autobuses que componen la flota de la EMT su edad media, el aumento de recorrido como consecuencia de la prestación de nuevos servicios y su repercusión en la frecuencia de paso y aumento de tiempo de espera. Debería incluirse el estudio de las causas de la disminución del 25% de usuarios desde el año 1997.

- Respuesta a la alegación

La EMT ya tiene un plan de renovación de flotas y además el PMUS realiza una diagnosis del transporte público, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación undécima:

El PMUS deberá analizar de forma pormenorizada la oferta viaria y sus características en el centro histórico, utilizada habitualmente como atajos en los desplazamientos dentro de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS contempla dentro de los programas y propuestas de regulación del tráfico privado, un programa específico para el centro de la ciudad 'Programa 9.2 Plan Centro de circulación'. Se desestima la alegación por no ser objeto del PMUS la inclusión del análisis pormenorizado de la oferta viaria y sus características.



Alegación duodécima:

Deberá corregirse y concretar la cifra real de plazas de aparcamiento de uso público, fuera de la vía pública, existentes en nuestra ciudad.

- Respuesta a la alegación

La cifra correcta de plazas de aparcamiento de uso público es 23.362, se va a proceder a la corrección de erratas en las tablas correspondientes. Se estima la alegación expresada.

Alegación decimotercera:

El PMUS deberá analizar la demanda de aparcamientos disuasorios para su ubicación en las zonas de acceso a la ciudad evitando la entrada de vehículos hacia las zonas de atracción.

- Respuesta a la alegación

El PMUS contempla el 'Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el Área Metropolitana de Valencia' en la propuesta 8.3.1. Desde el ámbito del PMUS se sugiere la potenciación de este tipo de estacionamientos de dimensión metropolitana en las dos únicas zonas con espacio o conexión a la red de Metro que hay dentro del término municipal: Sant Isidre y en Faitanar (parada de metro de València Sud). El Área Metropolitana de Valencia no es competencia del Ayuntamiento de Valencia por lo que se desestima esta alegación.

Alegación decimocuarta:

Sustituir el párrafo: 'la eficiencia energética está desde hace años dentro de las prioridades en Valencia' por 'la eficiencia energética ha pasado a ser una de las prioridades en Valencia'.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación hace referencia a una cuestión semántica con implicaciones en aspectos no sólo técnicos. La frase incluida en el PMUS hace referencia a la importancia de la eficiencia energética. Siendo el PMUS un documento estrictamente técnico, el significado de esta frase está perfectamente justificado, por lo que se desestima la alegación.

Alegación decimoquinta:

No se tiene constancia de la adquisición habitual de vehículos sostenibles del grupo 1 (vehículos del Ayuntamiento e instituciones), se solicita suprimir el párrafo ‘adquiriendo vehículos sostenibles dentro de su flota...’.

- Respuesta a la alegación

El documento del PMUS dice lo siguiente:

Los vehículos que circulan por la ciudad se pueden clasificar en los siguientes grupos:

1. Vehículos del Ayuntamiento e instituciones.
2. Vehículos del transporte público masivo.
3. Vehículos del transporte público individual (Taxi).
4. Vehículos privados (personas físicas o jurídicas).

Las medidas que se están tomando en la ciudad de Valencia por el momento van dirigidas a vehículos del grupo 1, 2 y 3, adquiriendo vehículos sostenibles dentro de su flota y subvencionando el grupo 2 y 3.

Se desestima la alegación puesto que la afirmación del párrafo referenciado es correcta.



Alegación decimosexta:

Suprimir el párrafo: ‘a pesar de que la red de transporte se ha ido adaptando de forma puntual a las nuevas demandas de movilidad que han surgido...’.

- Respuesta a la alegación

Se desestima la alegación puesto que la afirmación del párrafo referenciado es correcta.

Alegación decimoséptima:

El PMUS debería proponer la eliminación de las travesías y atajos por todo el centro histórico.

- Respuesta a la alegación

El PMUS contempla dentro de los programas y propuestas de regulación del tráfico privado, un programa específico para el centro de la ciudad ‘Programa 9.2 Plan centro de circulación’. Dicho plan garantiza la accesibilidad a todos los barrios del centro, desincentivando, al mismo tiempo, el tráfico de paso por el mismo. Se desestima la alegación expresada.

Alegación decimoctava:

Proponer la construcción de aparcamientos disuasorios en las zonas de acceso a la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada por estar incluida en la alegación decimotercera.

Alegación decimonovena:

Que se incluya en el diagnóstico de las causas del descenso de usuarios del transporte público de Valencia, otras como la situación de la flota, baja velocidad comercial, etc.

- Respuesta a la alegación

La causa fundamental en los últimos años del descenso del número de usuarios del transporte público es la situación económica y el incremento del desempleo, el PMUS en el capítulo '4.1.5. Diagnóstico del transporte público' ya hace referencia a las dificultades mencionadas en la alegación, por lo que se desestima.

Alegación vigésima:

El PMUS deberá incluir un diagnóstico de la situación que se encuentran los espacios peatonales: ocupación por mobiliario urbano, comercial o por contenedores de residuos, uso compartido con el carril bici, la ausencia de prioridad en los cruces o intersecciones con la red viaria, o la existencia de retranqueos de los pasos peatonales en las esquinas.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS dicho nivel de detalle por lo que se desestima la alegación.

Alegación vigesimoprimera:

El PMUS deberá incluir un diagnóstico sobre la oferta de espacios ciclistas y su nivel de adecuación a las necesidades de los usuarios, evaluando en profundidad la tipología, calidad y condiciones actuales de las infraestructuras ciclistas, como la accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad, la continuidad y conectividad de todos los tramos, la presencia de obstáculos giros o estrechamientos, la interpretación inequívoca de su existencia, la prioridad respecto a modos menos sostenibles, la calidad



y homogeneidad del pavimento, la visibilidad en los cruces con el tráfico rodado, etc. Así como la ocupación de aceras e interferencias con el peatón.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico, no es objeto del PMUS incluir un diagnóstico con dicho nivel de detalle.

No obstante el PMUS ya indica en el ‘Programa 4.2 Mantenimiento y mejora de la red existente’ que para mantener un buen nivel de oferta es necesario implementar medidas de mantenimiento de la red (señalización y mejora del pavimento) y mejoras en el diseño de ciertos puntos para adaptar la red a los criterios de diseño actuales (eliminación de puntos de conflicto con el peatón, simplificar la red, gestión semafórica, tiempos de despeje adecuados...). Se desestima esta alegación

Alegación vigesimosegunda:

Realizar un nuevo diagnóstico de los aspectos medioambientales, como consecuencia de la inclusión del análisis del Mapa de Ruido del Aeropuerto y de las nuevas mediciones de la calidad del aire que se alegaba en la alegación quinta.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada en la alegación quinta.

Alegación vigesimotercera:

El horizonte temporal máximo será 8 años. El PMUS se estructurará en tres escenarios temporales: a corto plazo, hasta 2 años; a medio plazo, de 2 a 4 años y a largo plazo, de 4 a 8 años. A partir del cuarto año deberá comenzarse la elaboración de un nuevo Plan.

- Respuesta a la alegación

El horizonte temporal del PMUS responde a una coordinación con el PGOU, por lo que se desestima la solicitud.

Alegación vigesimocuarta:

En la ‘estrategia 4. Asegurar una infraestructura adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red de vías para la bicicleta en la ciudad’ incluir: ‘la eliminación planificada de la red de carril bici existente en las aceras, para su ubicación en la calzada, segregada del tráfico’.

- Respuesta a la alegación

La eliminación de los carriles bici existentes en las aceras no se puede proponer de forma sistemática, sino que deberá analizarse en un futuro estudio de detalle la posible eliminación por tramos concretos en los que se evidencie una ineficiencia del trazado actual tal y como se plantea en la propuesta 4.2.1 ‘Eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual’, por lo que se desestima la alegación.

Alegación vigesimoquinta:

‘Estrategia 6. Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano EMT Valencia’, se solicita añadir al final del párrafo, ‘Así como frecuencias de paso máximas’.

- Respuesta a la alegación

La estrategia 6, ‘Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano EMT Valencia’ ya contempla entre otros aspectos garantizar la regularidad en la explotación como mejora de la competitividad del servicio, por lo que la modificación del título de la estrategia 6 añadiendo al final del párrafo ‘así como frecuencias de paso máximas’ no resulta adecuada.

Alegación vigesimosexta:

Que se incluya en el PMUS un plan de participación ciudadana a desarrollar desde el inicio y durante toda su elaboración e implantación, canalizada a través de la creación del Pacto por la Movilidad. El Plan deberá contar con el preceptivo informe del Consejo Social de la Ciudad.



- Respuesta a la alegación

En esta alegación se hace referencia a iniciativas correspondientes a los órganos de gobierno municipal, sobre las que deberían pronunciarse en su momento, con independencia de la tramitación de este documento, por lo que se desestiman.

Alegación vigesimoséptima:

Incluir en el programa 1.1 la conexión de los ejes peatonales propuestos, con el nuevo cauce del Turia que deberá disponer de itinerarios peatonales en ambos márgenes, los cuales, además de sus funciones básicas, servirán como elementos de distribución y conexión peatonal con las pedanías del Sur. Así mismo deberá establecerse una conexión peatonal con la pedanía de Benimàmet a través de alguno de los ejes propuestos.

- Respuesta a la alegación

La prolongación del itinerario peatonal hasta Benimàmet se va a contemplar en el PMUS, si bien su diseño se concretará en el futuro proyecto de ejecución. Se acepta esta propuesta para su inclusión en el documento.

El diseño de los itinerarios peatonales responde a un criterio de funcionalidad, analizado en profundidad por un equipo de especialistas en la materia. Según la encuesta de movilidad los desplazamientos peatonales representan el 48% del total de desplazamientos que se realizan en la ciudad y estos, principalmente son de proximidad, lo que va en consonancia con el diseño de itinerarios peatonales planteados. Por lo tanto no se acepta la conexión peatonal con el nuevo cauce del Turia para su inclusión en el PMUS.

Alegación vigesimooctava:

Incluir las siguientes propuestas de peatonalización en la propuesta '1.2.1 Análisis de nuevas zonas de expansión peatonal'.

Integración del entorno peatonal de la Lonja y plaza Mercado con la plaza de Brujas y Juan de Vilarrasa.

Recuperación como peatonal del tramo de la calle San Vicente, entre María Cristina y plaza de la Reina.

Peatonalización de la plaza de la Reina, con reorganización de los accesos al aparcamiento subterráneo.

Peatonalización de la plaza Ayuntamiento y Marqués de Sotelo, como parte del eje peatonal de la estación del Norte hasta Pont de Fusta por Navellos.

Peatonalización de la calle La Sangre

- Respuesta a la alegación

Las propuestas de peatonalización expresadas en esta alegación están contempladas en su mayoría en los planos de propuestas del PMUS: PRO_PEA_04 'Áreas de potencial peatonalización' y PRO_TPR_03 'Reducción de la intensidad de tráfico y ampliación del espacio para peatones' y han sido todas analizadas, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Fuera de este entorno, se deberá incluir la propuesta de peatonalización del eje Torres de Serranos-Torres de Quart y de la calle Cervantes.

- Respuesta a la alegación

Se desestima la inclusión en el PMUS de la peatonalización total de este eje.

En cualquier caso, el estudio de detalle acabará de definir cada una de las calles.



Alegación vigesimonovena:

Incluir en el PMUS las siguientes propuestas de ampliación del espacio peatonal de acceso al centro:

Todo el eje plaza España (incluida), San Vicente, San Agustín (ya incluido), San Vicente, María Cristina.

El eje transversal Padilla, Periodista Azzati.

El tratamiento de Colón de forma unitaria con Guillem de Castro y Xàtiva, reduciendo la sección viaria para el tráfico rodado y dotándola de carril bici.

Avda Barón de Cárcer, desdoblado el actual sentido único de circulación y ampliando aceras.

Calle La Paz, reduciendo sección viaria para vehículos y aumentando espacio para el peatón.

- Respuesta a la alegación

Las propuestas de ampliación del espacio peatonal expresadas en esta alegación están recogidas en las propuestas del PMUS, salvo el eje transversal Padilla, Periodista Azzati que no se ha incluido por tener un menor flujo peatonal que el resto de ejes propuestos, por lo que se desestima esta alegación.

La ampliación de las aceras en la Avda. Barón de Carcer no estaba incluida como propuesta de incremento de espacio para peatones, pero se considera adecuada la propuesta y por tanto se estima la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

Alegación trigésima.

Incluir en el PMUS las siguientes propuestas: peatonalización gradual de Hernán Cortés y Félix Pizcueta.

- Respuesta a la alegación

Se considera de interés incluir el incremento del espacio para peatones en Hernán Cortés y Félix Pizcueta por lo que se acepta la inclusión de dicha alegación en el PMUS.

Alegación trigesimoprimera.

Incluir nuevo programa: Nuevos espacios peatonales.

Nueva Propuesta. Peatonalización de la Alameda.

El PMUS deberá incluir ‘la Recuperación del paseo histórico de la Alameda, para el encuentro ciudadano, libre de circulación y estacionamiento’.

Nueva Propuesta. Peatonalización del entorno del museo San Pío V y Viveros

El PMUS deberá incluir ‘La peatonalización del entorno del museo San Pío V y del jardín de los Viveros, eliminado el tráfico en superficie y conectándolo con el Jardín del Turia.

Nueva Propuesta. Peatonalización del Puente de la Trinidad

- Respuesta a la alegación

La peatonalización de dichos espacios no se considera técnicamente adecuada en el horizonte temporal del Plan, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación trigesimosegunda:

Incluir en el PMUS la propuesta de supermanzanas en los barrios de Botànic, la Roqueta, Pla del Remei y Cabanyal-Canyamelar por reunir las mismas condiciones que los barrios propuestos



- Respuesta a la alegación

Estos barrios están contemplados en el PMUS como Zonas 30, como paso previo a la introducción de estructuras de supermanzanas, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación trigesimotercera.

El PMUS deberá clarificar la disparidad entre la propuesta 1.2.1 que habla de posibles peatonalizaciones y la 2.3.1 que asume la peatonalización completa.

- Respuesta a la alegación

Se trata de una mala interpretación del texto, ya que el 2.3.1 versa sobre el ‘tratamiento integral de accesibilidad peatonal en el centro histórico’ y explica que todas las peatonalizaciones de los viales que se efectúen, se harán a través de una plataforma única. Atendiendo a esta alegación se modificará el texto para que quede suficientemente claro.

Alegación trigesimocuarta:

Incluir en el PMUS propuestas de mejora de las condiciones de desplazamiento de las personas con movilidad reducida (PMR).

- Respuesta a la alegación

La mejora de las condiciones de desplazamiento de las personas con movilidad reducida está contemplada en el plan, se trata de un tema transversal y por lo tanto se ha incluido en las propuestas. Se desestima esta alegación por estar ya contemplado en el PMUS.

Alegación trigesimoquinta:

Proponer un programa de implantación de los caminos escolares seguros, en los diferentes centros docentes de la ciudad, en función del nivel de riesgos que

soportan los escolares al acceder al colegio. El PMUS no especifica los centros escolares para su implantación ni la correspondiente calendarización.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico, no es objeto del PMUS proponer una calendarización de la extensión de los caminos escolares, por lo que se desestima la alegación.

Alegación trigésimosexta:

Propuesta 4.1.1 Construcción de nuevos carriles bici . Incluir la propuesta de completar toda la Ronda Exterior así como las actuaciones incluidas en los Planes de Acción Contra la Contaminación Acústica y que hasta la fecha no han sido ejecutadas. Entre las que se encuentran, salvo error, las siguientes:

En l'Eixample, las calles Gibraltar, Denia, Filipinas y la Gran Vía Germanías.

En Pla del Real, las calles Micer Mascó, Naturalista Arevalo Baca, Doctor Rodríguez Fornos y la Plaza Legión Española.

En Camins al Grau, las calles Aben al-Abbar, Lebón, Alfred Torán y Olmos, Duque de Gaeta y la Avda. Balears.

En Campanar, las calles Parra, Rascanya, Gaudencia Torres, Profesor Beltrán Bágüena, Miquel Navarro y las avenidas de Tamarindos y Manuel de Falla.

En La Saldia las calles Maximiliano Thous, Pobla del Duc, Visitación, Lérída, Pepita, Sagunto, Pintor Genaro Lahuerta.

En Patraix, la plaza Enrique Granados, las calles Fray Junípero Serra, Marques de Elche, Mariano Ribera y la Avda. Tres Forques.

En L'Olivereta, las calles Luis Lamarca, Burgos, 9 d'Octubre, Santa Cruz de Tenerife, Vicente Maroto, Cartagena, Patriques, Castan Tobeñas, Torres, Salvador Ferrandis Luna, la Avda. Pío Baroja y el Paseo de la Pechina.



- Respuesta a la alegación

La propuesta de carriles bici contenida en el PMUS contempla completar la Ronda. La gran mayoría de los carriles bici propuestos en esta alegación están ejecutados o propuestos como carriles bici futuros en la propuesta del PMUS. Los que no están contemplados, tienen oferta ciclista en calles muy cercanas. Por todo lo expuesto se desestima la alegación.

- Alegación

Incluir una conexión ciclista con la pedanía de Benimàmet.

- Respuesta a la alegación

Actualmente existe una conexión ciclista con Benimàmet por lo que se desestima la alegación.

Alegación trigesimoséptima:

Propuesta 4.1.3 Extensión de la red ciclista a las nuevas zonas de expansión de la ciudad. Incluir otras zonas como la Marina Real.

- Respuesta a la alegación

La Marina Real actualmente dispone de carril bici, no obstante se han propuesto en el PMUS nuevos ejes ciclistas que conectan con la Marina Real, tales como el eje Av. Juan Verdeguer-Av. Islas Baleares, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación trigesimoctava:

El PMUS deberá incluir una propuesta de implantación de ciclocarriles.

- Respuesta a la alegación

El PMUS incluye dicha propuesta, ver 'Propuesta 4.1.2. Implantación de ciclocarriles en aquellas vías en que se aconseje'. Se implantarán en aquellos puntos

donde la inserción del carril bici sea complicada o incompatible con otros usos de la calle. El estudio de detalle no es objeto del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación trigésimonovena:

El PMUS deberá incluir un programa de adecuación y mantenimiento de la red de infraestructuras ciclistas para mejorar su continuidad, conexión de todos los tramos, accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad, eliminación de obstáculos, giros o estrechamientos, la interpretación inequívoca, la prioridad respecto a modos menos sostenibles, la calidad y homogeneidad del pavimento, la visibilidad en los cruces con el tráfico rodado, etc.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada en la alegación vigesimoprimera.

- Alegación

El PMUS deberá programar la eliminación planificada de los carriles bici que ocupan las aceras, para su ubicación en las calzadas y segregados del tráfico rodado.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada en la alegación vigesimocuarta.

Alegación cuadragésima:

La ampliación de los puntos de aparcamiento para bicicletas se realizará de forma planificada por el Ayuntamiento, situándose preferentemente sobre la calzada.

- Respuesta a la alegación

Según la ley de Movilidad 6/2011 Los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y



estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

Los criterios aplicados para la instalación de aparcabicicletas han consistido fundamentalmente en instalar aparcabicicletas en aquellos entornos en los que se ha constatado la existencia de demanda real y por otra parte en considerar aquellas solicitudes de instalación realizadas por ciudadanos que estuvieran debidamente fundamentadas, demandas de instalación de aparcabicicletas que se vienen recibiendo con regularidad en este Servicio y que normalmente superan la disponibilidad de aparcabicicletas a instalar, por lo que no procede estimar esta alegación.

Alegación cuadragésimoprimera:

El Ayuntamiento de Valencia deberá vigilar el cumplimiento del art 8 de la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana en los edificios de nueva construcción donde ya se contempla la dedicación de un espacio a parking de bicicletas.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS establecer quien debe vigilar el cumplimiento del punto 1 del art. 8 de la Ley 6/2011, por lo que se desestima la alegación expresada.

Alegación cuadragésimosegunda:

Incluir nueva propuesta: El Ayuntamiento de Valencia fomentará el aumento de la oferta de aparcabicicis en los aparcamientos soterrados.

- Respuesta a la alegación

El ayuntamiento de Valencia en cumplimiento de la Ley 6/2011 podrá establecer las medidas que correspondan de acuerdo con la normativa vigente para que la obligación de incluir espacio reservado (10% de las plazas) en los nuevos estacionamientos de vehículos a motor se extienda a los estacionamientos ya existentes, y en todo caso con motivo de cambio o renovación de la titularidad concesional. Se desestima la inclusión en el PMUS de esta alegación.

Alegación cuadragésimocuarta:

El PMUS deberá incluir la propuesta de reubicación del carril bus en determinados ejes viarios, plan de implantación de prioridad semafórica y de plataformas reservadas con circulación de autobuses en doble sentido

- Respuesta a la alegación

Todas estas propuestas están contempladas en el programa 6.1 ‘Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad’, no es objeto del PMUS elaborar el plan de implantación de la priorización semafórica propuesta, por lo que se desestima la alegación.

Alegación cuadragésimoquinta:

Incorporar en la propuesta gráfica de la Red Express la conexión con las pedanías del Sur, próximas al Nuevo Cauce de Turia y de Benimàmet.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de creación de líneas exprés se basa en datos de demanda extraídos de la encuesta de movilidad y debe ajustarse a ello.

Alegación cuadragésimosexta.

Incluir un aparcamiento disuasorio en la estación del Empalme.

- Respuesta a la alegación

En la actualidad existe un aparcamiento en superficie en la estación del Empalme. Se desestima esta alegación por no ser competencia del ayuntamiento de Valencia.

Alegación cuadragésimoseptima:

Nueva propuesta. Humanización grandes ejes viarios



El PMUS deberá proponer actuaciones de recuperación del espacio para humanizar algunos de los principales ejes viarios de la ciudad:

La Av. del Puerto, retomando alguno de los diseños históricos, tipo bulevar, con doble sentido de circulación, carril bus y carril bici, con la posible instalación de una línea de tranvía. Deberá hacerse extensible al eje Juan Verdeguer-Baleares que sufrió las consecuencias de la reforma de la Avenida del Puerto.

Los antiguos caminos de Tránsitos, donde se deberá apostar por un diseño que restañe la división entre los barrios y humanice su trazado, dotándolos de carril-bus y carril bici.

Las grandes vías, recuperando un carril de la circulación, en cada sentido, ampliando aceras, dotándolas de carril bici y suprimiendo alguna de las excesivas intersecciones.

Avenida Aragón, recuperando el bulevar central, actualmente utilizado como estacionamiento.

Avenida Ausias March, donde se deberá proponer un diseño con amplias zonas ajardinadas y peatonales que facilite la conexión entre los barrios y humanice su trazado, dotándose de carril bus y carril bici.

Calle Blanquerías, recuperando el espacio público de la circulación en el entorno de las Torres de Serranos, con la construcción de un túnel bajo el actual viario, de acuerdo con las prescripciones del Plan de Protección del BIC.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de humanización de grandes ejes viarios expresada en la presente alegación está contemplada en parte ya en el PMUS, salvo las Grandes Vías, la avenida Aragón y la avenida Ausias March por ser ejes prioritarios de acceso y distribución del tráfico, por lo que se desestima esta alegación.

La construcción de un túnel bajo el actual viario en el espacio público de la circulación en el entorno de las Torres de Serranos, resulta una alternativa muy costosa, con posibles problemas arqueológicos, dada la proximidad de la muralla cristiana y, en cualquier caso, no eliminaría la totalidad del tráfico de superficie. Las recientes actuaciones urbanísticas en la zona, como la peatonalización del puente de Serranos, el cierre de la conexión de la calle Blanquerías hacia la calle de Serranos y la ampliación de aceras en el entorno de la Torres, han venido a incrementar la calidad paisajística de dicho entorno y a potenciar los itinerarios peatonales hacia, y desde, el centro Histórico, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación cuadragésimo octava.

El PMUS deberá incluir una propuesta de máxima reducción del tráfico rodado eliminando cualquier tipo de travesía, atajo o bucles excesivos a través de su trama y que cualquier necesidad de acceso a los servicios existentes se haga en bucle de corto recorrido, con entrada/salida por la misma vía o por vías próximas.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya contempla programas y propuestas de regulación del tráfico privado. La alegación se considera contemplada con otras palabras en el PMUS, concretamente en el programa 9.1 'Jerarquización y reordenación del tráfico' y el programa 9.2 'Plan Centro de circulación', por lo que se desestima esta alegación.

Alegación cuadragésimo novena.

El PMUS deberá incluir las condiciones necesarias para la declaración como Zona 30, entre otras: la señalización vertical y horizontal, la colocación de puertas de acceso, las medidas de calmado de tráfico tipo estrechamientos en la calzada o cruces de peatones sobreelevados y la adecuada disposición del mobiliario urbano.

- Respuesta a la alegación

Las condiciones necesarias para la declaración como zona 30 se encuentran contenidas en el PMUS, por lo que se desestima la alegación.



Alegación quincuagésima.

Nueva Propuesta: Limitación velocidad máxima general en la ciudad a 30 km/h

Limitar la velocidad máxima general en la ciudad a 30Km/h, excepto en las vías de distribución de tráfico a escala de ciudad, que se permitirá hasta la velocidad máxima del Código de Circulación.

- Respuesta a la alegación

No es viable una ‘ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Esta solicitud es inviable, por lo que se debe desestimar esta alegación.

Alegación quincuagesimaprimeras.

Nueva Propuesta: Regulación onda verde

Regular la onda verde semafórica en toda la ciudad de tal forma que se impida superar la velocidad máxima con los semáforos en verde.

- Respuesta a la alegación

La onda verde está calculada en toda la ciudad a 50 Km/h. La descoordinación semafórica que se solicita no evitaría tampoco que algunos vehículos superaran esta velocidad ni que se saltaran el semáforo en rojo en un determinado momento. Por el contrario, dicha descoordinación perjudicaría al resto de vehículos, que se verían afectados por numerosas paradas en su recorrido y un incremento notable en emisiones contaminantes, por lo que se desestima

Alegación quincuagesimosegunda.

Propuesta 11.1.2 Extensión de la zona azul al Paseo de la Alameda. No se comparte esta propuesta, salvo si se trata de una medida provisional, en tanto se construye un aparcamiento subterráneo que recupere el carácter histórico del Paseo de la

Alameda. Eliminar la propuesta C.:3 Establecimiento de zona azul para el paseo de la Alameda.

- Respuesta a la alegación

La propuesta 11.1.2 Extensión de la zona azul al paseo da la Alameda, en efecto plantea la posibilidad de analizar a largo plazo la construcción de un estacionamiento subterráneo que permita liberar aún más espacio del Paseo, por lo que se desestima la eliminación de la propuesta.

Alegación quincuagésimotercera.

El PMUS deberá planificar la reducción del estacionamiento en superficie

- Respuesta a la alegación

Esta alegación ya está contenida en el PMUS, de hecho para garantizar el estacionamiento de los residentes se propone ampliar la Zona Naranja a todo el Ensanche de la ciudad (anillo interno de las Grandes Vías) y al centro histórico. De esta forma se facilita la posibilidad de estacionamiento en superficie a los residentes y se potencia el estacionamiento en los aparcamientos soterrados, a la vez que se reduce el atractivo del estacionamiento en superficie, a los no residentes, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación quincuagésimocuarta.

Nueva propuesta: Construcción de aparcamientos disuasorios

El PMUS deberá proponer un plan de aparcamientos disuasorios, Park & Ride, en los principales puntos de acceso a la ciudad, independiente del medio utilizado, y conectados con otros modos de transporte más sostenibles, con el fin de mejorar la intermodalidad y evitar la congestión del tráfico en centro de nuestra ciudad.



- Respuesta a la alegación

Esta alegación se considera informada por estar incluida en la alegación decimotercera.

Alegación quincuagesimoquinta.

Nueva propuesta: Construcción de aparcamientos subterráneos El PMUS deberá proponer un plan de reconversión de plazas de rotación en plazas de residentes en los aparcamientos subterráneos, así como un plan de construcción de nuevos aparcamientos para residentes, de gestión pública y a precios de construcción.

- Respuesta a la alegación

Para garantizar el estacionamiento de los residentes, el PMUS propone ampliar la zona naranja a todo el ensanche de la ciudad (anillo interno de las grandes vías) y al centro histórico. De esta forma se facilita la posibilidad de estacionamiento en superficie a los residentes y se potencia el estacionamiento en los aparcamientos subterráneos, a la vez que se reduce el atractivo del estacionamiento en superficie, a los no residentes, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación quincuagesimosesta.

El PMUS deberá incluir un plan de incremento de puntos de carga y descarga en las zonas con déficit.

- Respuesta a la alegación

En la propuesta 12.1.1 del PMUS ‘Mejora de la dotación de plazas de carga y descarga en zonas con déficit’ se definen los criterios de ubicación de los puntos de carga y descarga, por lo que se desestima esta alegación.

Alegación quincuagesimoseptima.

El PMUS deberá incluir un plan específico de carga y descarga, en el que se fomenten las iniciativas de uso de vehículos sostenible en la última milla para eliminar al máximo el uso de los contaminantes en el interior de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya recoge la propuesta 12.2.1. Implantación de las medidas y recomendaciones recogidas en el proyecto Smile de la UE, este proyecto ya incluye medidas y soluciones específicas de logística urbana para mejorar la eficiencia energética y otros impactos sociales y medio-ambientales asociados.

Alegación quincuagesimooctava.

El PMUS deberá proponer una programación temporal, con el horizonte de ocho años y de forma pormenorizada por anualidades.

- Respuesta a la alegación

El horizonte temporal del plan se ha diseñado en coordinación con el PGOU. A la vista de la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer, no pudiéndose determinar detalladamente los plazos de ejecución de las actuaciones definidas en el plan, por lo que se desestima la alegación.

Alegación quincuagesimonovena.

Incluir en el PMUS un estudio económico-financiero integrado de forma que se asegure la unidad del sistema de movilidad propuesto. Los ingresos obtenidos por la gestión del aparcamiento tendrán como destino finalista los modos de transporte sostenible, peatón, bicicleta y transporte público

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

Por otra parte, la asignación presupuestaria municipal y el carácter de los ingresos no puede ser objeto del PMUS, por lo que debe desestimarse esta alegación.

21.- Instancia con número de registro 00110 2013 122225, presentada por D. Joan Ribó Canut en nombre de Grup Municipal Compromís, en fecha 14/11/2013.

- Alegación

El PMUS manca d'un veritable diagnòstic. En general , la primera part de la Memòria del PMUS acumula una informació purament descriptiva o respiratòria de dades , d'indubtable utilitat. Però està absent una valoració qualitativa que es puga desprendre d'aquestes dades.

- Respuesta a la alegación

El fenómeno de la movilidad en Valencia es extenso y complejo, por lo que el documento del PMUS no puede no serlo. Para detallar los datos con precisión ha sido necesario desarrollar este amplio documento cuya consulta una vez familiarizado con él no resulta difícil. El diagnóstico sintetiza de modo conciso el minucioso análisis realizado, derivándose posteriormente todas las líneas estratégicas y objetivos de actuación, programas y propuestas que se definen en el Plan.

- Alegación

Així, quan s'analitza la mobilitat de vianants (apartat 4.1.6), es limita a ressaltar la gran importància que manté en el conjunt de la mobilitat urbana, sense entrar

a valorar la qualitat d'aquests desplaçaments per als vianants, i sobretot el impacte negatiu del trànsit en aquesta mobilitat.

- Respuesta a la alegación

El análisis realizado sobre los desplazamientos peatonales es completo y está contrastado. En la parte de análisis del documento del PMUS hay mapas territorializados de accidentes por tipologías y gravedad, en los que se ponen de manifiesto las zonas calientes de la ciudad. Todo ello ha permitido la formulación de propuestas presentando medidas dirigidas al peatón, para incrementar el número de pasos de peatones en avenidas para mitigar el efecto barrera, así como aumentar los ciclos semafóricos para peatones. Proponer esto evidentemente viene del análisis y constatación de las realidades mencionadas.

- Alegación

No trobem referència a:

- L'important efecte barrera per la manca de passos de vianants en certs carrers principals, i per l'excessiu trànsit i l'aparcament (legal i irregular).

- Respuesta a la alegación

La propuesta 3.1.4 de implantación de pasos peatonales en las zonas con carencia de ellos así como la propuesta 3.1.3 de eliminación de pasos superiores para peatones actúan en este sentido, buscando facilitar los desplazamientos peatonales transversales en vías de importancia, mediante el uso de una regulación semafórica adecuada que encaje también en los flujos peatonales transversales, así como favorecer los tiempos de verde de peatones para minimizar el efecto barrera que se produce en la actualidad. Por todo esto esta alegación se estima que se encuentra ya contenida en el PMUS.



- Alegación

- La supressió de passos de vianants , o el seu desplaçament a gran distància de la per facilitar el gir del trànsit en carrers cèntrics: és el cas del principal carrer comercial de València, el carrer de Sant Vicent, en encreuaments com el de Periodista Azzati.

- Respuesta a la alegación

En el PMUs se plantean medidas de implantación de pasos peatonales allí donde se ha detectado una ineficiencia o necesidad. Por ejemplo: se plantea la inclusión de un paso peatonal en la calle Periodista Azzati y otros tantos en la Calle San Vicente. Por ello se considera que el contenido de esta alegación ya está incluida en el Plan.

- Alegación

- Els llargs temps d'espera per als vianants en molts semàfors. La inoperància dels semàfors per a vianants, amb temps d'espera excessivament llargs, que inciten a creuar abans del verd. El fraccionament de certs encreuaments vianants en dos o tres ‘ salts’ , amb de vianants , per afavorir els girs a dreta i / o esquerra (cas de tot el carrer Xàtiva)

- Respuesta a la alegación

Todas estas cuestiones también se tratan en la propuesta 3.1.1. Mejora de los tiempos de verde en los pasos para peatones. Por ello se considera que el contenido de esta alegación ya está incluida en el plan.

- Alegación

- L'accidentalitat , fins i tot amb atropellaments mortals de vianants i ciclistes , que es relaciona amb tot l'anterior , i amb les velocitats excessives i l'absència de mesures passives de calmat del trànsit i en particular la prioritització dels desplaçaments en automòbil , en la gestió del viari i dels semàfors.

- Respuesta a la alegación

En Valencia hay muy pocos puntos y muy identificados donde se producen accidentes, y el PMUS recoge medidas específicas en ellos para mitigar la concurrencia de los mismos.

- Alegación

En l'anàlisi DAFO s'enumeren com 'Fortaleses' alguns aspectes que cal considerar més aviat com negatius:

- La quantitat de semàfors a València és excessiva, de vegades innecessària (cas dels semàfors per a vianants en el recorregut del tramvia). La quantitat de semàfors per habitant és superior a altres capitals espanyoles, fins i tot de grans urbs com Madrid o Barcelona.

- Respuesta a la alegación

El PMUS indica como fortaleza la densa red de semáforos. Efectivamente se plantea como una fortaleza desde el punto de vista de la seguridad vial, aspecto que se matizará en el documento. El PMUS ya plantea una propuesta 3.1.2 Definición de criterios estándares para semaforización/señalización de cruces, con lo que el problema al que se refiere el redactor de semáforos innecesarios se deberá tratar de acuerdo a esta propuesta. Por todo ello se desestima la alegación planteada.

- Alegación

- El tramvia ha suposat la reintroducció d'un mitjà de transport de masses molt important, cert, però circula de manera perifèrica a la ciutat, sense entrar al centre urbà , i quan es planteja una línia central, es dissenya enterrada a gran profunditat (T2)

- Respuesta a la alegación

Se considera que este punto es una fortaleza por lo que se mantiene en el diagnóstico del PMUS.

- Alegación

- El tranvía continua sense prioritat semafòrica, tot i estar preparat tècnicament per a això (SAT).

- Respuesta a la alegación

Del año 2003 al 2005, se realizó en colaboración con FGV, un estudio integral de la regulación de toda la línea 4, intersección a intersección, con los objetivos de reducir el número de paradas en los semáforos, eliminar los tiempos de espera en rojo innecesarios y aumentar la velocidad comercial del tranvía. Para llevarlos a cabo se instalaron espiras detectoras en la plataforma que complementan el sistema de balizas existente, se revisó el sistema de preferencia y se modificaron los parámetros que definen el grado de la misma.

Se actuó sobre 35 intersecciones y 20 pasos de peatones, dando como resultado en el año 2005, una importante mejora en la coordinación, una reducción de las esperas en rojo, una menor incidencia de las averías de las balizas y una minoración de 7 minutos en el recorrido de la línea.

A partir de ese año, se ha continuado trabajando para conseguir mejoras en la velocidad comercial de la línea, mediante ajustes concretos en calle Florista, Almazora, Conde Lumiares, Av. Naranjos, Vicente Zaragozá, Mediterráneo, Dr. Lluch, Cofrentes, Mediterráneo..., debiéndose indicar que en la actualidad el tranvía cuenta con preferencia semafórica en ochenta y ocho de las intersecciones por las que circula, lo que supone que el tranvía cuenta con prioridad en un 96% de las intersecciones por las que pasa.

Debe indicarse que la prioridad semafórica tiene como condicionantes la proximidad entre las intersecciones y las paradas así como los tiempos mínimos de las fases incompatibles con el tranvía y que dependen del ancho de los pasos de peatones que aparecen en verde en dichas fases, por tanto a pesar de tener prioridad semafórica el tranvía se verá obligado a detenerse en algunos puntos, aunque la prioridad minimizará el tiempo de dichas paradas.

Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

- Alegación

L'arribada de l'AVE ha tingut un efecte negatiu en la mobilitat metropolitana , en haver concentrat les inversions en el mitjà ferroviari , sense modernitzar ni ampliar la xarxa de rodalies . Les obres han eliminat l'accés a l'estació del Nord de les línia de Bunyol i Utiel i de Xirivella (-3 i C -4).

- Respuesta a la alegación

El AVE es una fortaleza para las relaciones de movilidad de Valencia con otras ciudades, por lo que no se acepta su eliminación como fortaleza. Si bien es cierto que algunas relaciones de movilidad metropolitanas han empeorado, en el sentido de que las líneas de Bunyol y Utiel y de Xirivella no llegan hasta la Estación del Norte, por lo que se acepta la propuesta de inclusión de este punto en el diagnóstico del PMUS como debilidad.

- Alegación

En relació amb els escenaris previstos en l'anàlisi de prospectiva del Capítol 5 - Escenaris de mobilitat del pla, cal dir que el PMUS ha assumit com a dades objectius les hipòtesis de creixement de població, de demanda d'habitatge i de necessitat de nova construcció, presos dels documents de base per al nou PGOU de València, que actualment sembla estar en procés de renovació

A la vista dels importants canvis socioeconòmics dels darrers anys , aquestes expectatives de creixement resulten altament improbables , i s'haurien d'haver revisat a la baixa.



- Respuesta a la alegación

En la definición de los escenarios del PMUS se ha trabajado con el equipo redactor del PGOU, se han analizado las previsiones de demanda de vivienda así como las previsiones de incremento de población en consonancia con las estimadas del PGOU.

Por otra parte para definir el escenario tendencial ha sido necesario partir de los planes de infraestructuras actualmente existentes. En el horizonte 2030 se ha estimado que mejorará la actual coyuntura económica y que de acuerdo a las previsiones actuales estas infraestructuras deberían completarse.

- Alegación

Una mobilitat no sostenible

La diagnosi d'aspectes mediambientals i externalitats del transport (apartat 4.1.11) es escassa, al·ludint que estan en marxa plans de correcció.

- Respuesta a la alegación

El análisis realizado sobre los aspectos ambientales y energéticos de la movilidad es completo y está contrastado. Por otra parte el diagnóstico sintetiza de modo conciso el minucioso análisis realizado.

- Alegación

Ja fa temps que aquesta ciutat no mesura de manera fiable aquesta contaminació, a l'haver retirat del viari principal les escasses estacions de mesurament disponible.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación no está dentro del alcance del PMUS, siendo competencia de determinados servicios técnicos municipales, por lo que debería tramitarse esta alegación por otras vías.

- Alegación

Els treballs per al pla de mobilitat reflecteixen una extensió de contaminants per tota la ciutat, i s'afirma que l'aplicació del PMUS en l'horitzó 2030 suposaria una reducció neta d'un 14% aproximadament d'aquesta contaminació, amb una forta variabilitat zonal (Apartat 11.3 .4). Aquesta reducció sembla absolutament insuficient. En relació amb la contaminació acústica, que es correlaciona molt estretament amb el trànsit rodat, les previsions que es plantegen en l'horitzó 2030 segueixen estant per sota de la Llei.

- Respuesta a la alegación

Las estrategias de calidad del aire y la tranquilidad sonora las establece la Delegación de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible con sus respectivas iniciativas. El PMUS aporta soluciones efectivas para reducir el efecto nocivo de la movilidad en la calidad del aire y el ruido, pero no puede establecer estrategias sobre la calidad del aire y la tranquilidad sonora, por no ser de su competencia. Si bien la realidad es que los factores que influyen en la percepción del ruido y en la dispersión de contaminantes son mucho más complejos que el mero tráfico, ya que geometría urbana de las calles, edificaciones, zonas verdes, pasillos de viento, condiciones climáticas, etc., impactan de modo enorme sobre los resultados de decibelios y concentración de partículas contaminantes. Las estrategias adoptadas por el PMUS en este sentido ya se han planteado, sin embargo hay otros múltiples factores que afectan sobre el medio ambiente urbano sobre los que no puede actuar directamente.

- Alegación

La dimensió metropolitana

L'absència d'una ordenació d'abast metropolità, tant en l'aspecte territorial com en el de la mobilitat , dificulta i debilita l'efectivitat del PMUS , en intentar definir des de la ciutat actuacions que desborden el marc municipal , tant el marc físic com el de competències. La Llei d'Ordenació del Transport Metropolità, de 1991, establia l'obligatorietat d'elaborar un Pla de Transport Metropolità, que mai s'ha complert. Com

s'assenyala entre els objectius i actuacions del PMUS, establir aquesta coordinació metropolitana és essencial per minorar l'oferta del transport públic, i aconseguir una mobilitat més sostenible .

El PMUS propone la redacción de un Plan Metropolitano de la movilidad sostenible (propuesta 17.1.1) que recoja de manera unitaria directrices, objetivos y propuestas estratégicas de modo que se ajusten a las necesidades precisas de la población y se integren las previsiones de desarrollo territorial que se encuentran en elaboración en la actualidad. Por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está considerada en el PMUS.

22.- Instancia con número de registro 00110 2013 122231, presentada por D. ***** , en nombre de la Confederación Empresarial Valenciana.

- Alegación

La movilidad de los ciudadanos de Valencia es un elemento clave en el desarrollo económico de la ciudad de Valencia. Para el comercio y el sector servicios la planificación estratégica de los servicios de transporte y logística (accesibilidad, carga y descarga, etc.) puede condicionar su viabilidad futura.

En este sentido la Confederación Empresarial Valenciana (CEV) valora en general, muy positivamente la elaboración y aprobación del Plan de Movilidad Sostenible, y en particular sus objetivos:

Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía.

Conseguir una ciudad accesible para todos los ciudadanos.

Mejorar la gestión de la movilidad.

No obstante, y siempre con objeto de mejorar el Plan y contribuir al desarrollo económico de las empresas de la ciudad de Valencia, la CEV realiza las siguientes observaciones:

Ampliación del horario de carga y descarga (de 8:00 a 22:00 h) y ampliación de las dimensiones de determinadas zonas de carga y descarga.

La ciudad de Valencia, con el apoyo del Ayuntamiento, desde hace más de quince años es un referente en este modelo de distribución que permite armonizar las necesidades de las empresas de suministro de productos de básicos o de primera necesidad, con el descanso de los vecinos, la conciliación de la vida laboral y sostenibilidad del medioambiente.

No obstante y en aras a ir avanzando en su aplicación es preciso ampliar tanto los horarios de carga y descarga (actualmente de 09:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00 h), cómo las dimensiones de las mismas (actualmente de 12 metros) en aras a que dichos espacios puedan ser utilizados para el abastecimiento de los comercios de barrio más grandes.

El volumen de la mercancía de este tipo de comercios requiere que deba abastecerse con anterioridad a la apertura al público, a la vez que cada día el horario de los mismos es mucho más amplio. Además, en la actualidad el abastecimiento de mercancía a los supermercados se realiza con maquinaria altamente cualificada, y con unos niveles de insonorización superiores incluso a muchos vehículos que circulan por la vía pública. A la vez que es manejada por personal formado y sensible con la sociedad.

Por ello se propone:

- 1) Un nuevo horario de las zonas de carga y descarga general: De 08:00 a 22:00 horas.
- 2) Ampliación de las dimensiones de algunas de las zonas de carga y descarga hasta los 20 metros, en aras a que las mismas puedan ser utilizadas por los camiones que abastecen a los supermercados.

- Respuesta a la alegación

La ciudad de Valencia dispone de un horario de carga y descarga suficientemente amplio para garantizar el abastecimiento de mercancías a los comercios de la ciudad, con lo que no se acepta la inclusión de la modificación de la ampliación de este horario en el PMUS. La limitación horaria en horario de 14:00-16:00 y hasta las 20:00 se establece con el fin de procurar evitar ruidos y cualquiera otra molestia a los vecinos, a los peatones o a otros usuarios de la vía.

La solicitud de los vados de carga y descarga así como la modificación de los existentes es atendiendo a la petición de los establecimientos comerciales, y tal y como se establece en la ordenanza de circulación en el capítulo relativo a carga y descarga la ‘determinación de nuevas zonas o modificación de las existentes se hará atendiendo a los estudios técnicos previos pertinentes y a las necesidades del entorno’.

Como norma general, la ampliación de las dimensiones de determinadas zonas de carga y descarga a una longitud superior a 12 m para camiones no se considera viable, al no estar permitido el acceso a la ciudad los vehículos industriales de más de 9 Tn en período diurno. Para poder realizar operaciones de carga y descarga en horario nocturno, estos camiones de gran tonelaje y longitud deben disponer de la oportuna autorización y no ocasionar molestias a los vecinos. Por todo ello se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

- Alegación

Movilidad turística

La ciudad de Valencia en estos últimos 20 años ha hecho una apuesta fuerte por el turismo. El Ayuntamiento y los agentes socioeconómicos han realizado un esfuerzo conjunto por crear oferta y promocionar la ciudad. Este esfuerzo se ha traducido en unos resultados e indicadores muy positivos.

El turismo, es por tanto, un elemento estratégico a considerar en cualquier planificación que se desarrolle sobre la ciudad. En el caso del Plan de Movilidad Urbana con mayor motivo, puesto que el turista está en continuo desplazamiento.

En particular, el turismo de crucero, que genera un elevado volumen de personas moviéndose en intervalos cortos de tiempo en zonas localizadas, requiere un esfuerzo adicional en planificación, infraestructuras logísticas y servicios de transporte urbano. El turista tiene que visitar monumentos, comercios y bares y restaurantes y debe repartirse uniformemente por toda la ciudad para no saturar localizaciones concretas o no acceder a otras de interés.

La CEV considera estratégico que los movimientos turísticos sean considerados en el Plan de Movilidad Urbano de la Ciudad de Valencia en todas sus fases: análisis de situación, escenarios, objetivos, medidas previstas, etc.

- Respuesta a la alegación

La movilidad turística, y en particular del turismo de crucero, no dispone de un patrón de demanda establecido y conocido, con lo que se requiere de un estudio específico que analice concretamente la demanda, problemática, y aspectos de interés. El PMUS se trata de un documento estratégico que no entra en cuestiones puntuales de la movilidad de este colectivo, por lo que se considera que estos aspectos se deberán de analizar en un estudio de detalle concreto. Por este motivo se desestima la inclusión esta propuesta en el PMUS.

23.- Instancia con número de registro 00107 2013 005691, presentada por D. ***** en nombre de Comunidad de Prop. Camí Reial nº 100.

- Alegación

Mejora de la accesibilidad.

1.- Desde aproximadamente el nº 100 de la avenida Real de Madrid hasta pasados 400 metros en dirección hacia el centro no hay ningún paso de peatones. Podría

realizarse un paso a nivel sobreelevado para permitir el cruce de peatones así como la aminoración de la velocidad de vehículos a motor.

- Respuesta a la alegación

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. Se ha estructurado el PMUS en estrategias, programas y propuestas y se ha incluido la propuesta 3.1.4 Implantación de pasos peatonales en zonas con carencia de ellos que tiene por objeto mejorar la accesibilidad peatonal, por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está considerado en el PMUS.

- Alegación

2. Desde el nº 100 de la avenida Real de Madrid hacia Alfafar/Benetusser hay que circunvalar la glorieta de la CV-407 ya que solo tiene un paso de peatones y que además transcurre por suelo no pavimentado con solares contiguos no vallados. Todo esto sin salir del núcleo de Valencia. Se debería adecuar la glorieta para que se pudiera cruzar por peatones; de manera segura en sus cuatro accesos. El estado actual es una manifiesta dejación de funciones del Ayuntamiento de Valencia ya que contraviene sus propias ordenanzas.

- Respuesta a la alegación

La respuesta de esta alegación es coincidente con la primera de las presentadas por el mismo solicitante. Por otra parte conviene puntualizar que la carretera CV-407 no es de titularidad municipal, por lo que no es correcta la afirmación expuesta al final de la alegación.

- Alegación

Las aceras de la avenida Real de Madrid tanto en su parte par como en la impar carecen de ancho suficiente para poder circular con ellas con un carro de bebé, así como con una silla de ruedas. Se encuentran llenas de agujeros en los que los viandantes puedan sufrir caídas al mismo y a diferente nivel. Tienen desniveles (ni una sola rampa

en su parte par) para poderse desplazar con normalidad un discapacitado o una persona dependiente. Hay plantas no podadas desde hace años en la vía pública así como gran exceso de suciedad y abandono de enseres en la vía pública. Se propone adecuar dicha infraestructura a términos aceptables.

- Respuesta a la alegación

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 alegación debería ser específicamente planteada por otras vías.

- Alegación

Dificultad de desplazamiento en bicicleta, ya que tiene que realizarse por la avenida Real de Madrid que no dispone de carril bici y, en cambio si dispone de gran cantidad de circulación de tráfico de vehículos con tracción a motor. La avenida desemboca en un puente (hacia el centro) en el que resulta difícil circular, ya que el peligro para ciclistas y conductores es más que evidente. En el otro sentido de la Avenida Real de Madrid hay una rotonda y el ciclista se ve, normalmente, obligado a subir a la acera para evitar el riesgo de circular dentro de la misma dada la gran velocidad a la que circulan los otros vehículos. Se propone ampliar el carril para peatones de dicho puente para que tenga cabida acceso en bicicleta.

- Respuesta a la alegación

En la actualidad existe un proyecto básico aprobado de conexión Gaspar Aguilar-San Vicente-V30-CV400 que incluye la conexión ciclista con el puente y está prevista la conexión con Sociópolis mediante un paso inferior bajo la CV-400. La ejecución de este carril bici futuro quedará recogido en la propuesta de carriles bici del PMUS.



- Alegación

La frecuencia de paso de los autobuses de la EMT no es mala, aunque podría verse aumentado el servicio de líneas, ya que en el barrio/pedanía residen más de 5.000 personas y los dos recorridos de las dos líneas (9 y 27) confluyen durante mucho tiempo.

- Respuesta a la alegación

El plan marca unas líneas estratégicas, no es objeto del PMUS proponer una modificación del recorrido de determinadas líneas de autobús, sino de un plan director de la EMT, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

¿Cuál es el estado de los proyectos de la Calle Eduardo Dato y línea de metro? Solicitemos información que el PMUS pueda tener.

- Respuesta a la alegación

No está dentro del alcance del PMUS el estudio y solución de la totalidad de proyectos específicos de la ciudad. Por ello, el contenido de esta cuestión no compete resolverla dentro de las alegaciones del PMUS. El estado de la situación de determinados proyectos de infraestructuras debería ser específicamente solicitado por otras vías.

- Alegación

Para los desplazamientos en taxi la zona D La Torre es B. Ello supone un encarecimiento sustancial del precio de los desplazamientos realizados con ese medio de transporte. ¿No cabe la posibilidad de integrar el barrio en zona A? ¿Cuál es el criterio seguido para esta tarificación?

- Respuesta a la alegación

Esta alegación hace referencia a competencias de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, por lo que no procede su consideración como alegación al PMUS.

- Alegación

No existencia servicio de Valenbisi cuando se presta sobradamente en otros barrios de Valencia. Solicitamos el servicio de Valenbisi que se nos está denegando.

- Respuesta a la alegación

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 modificaciones puntuales del servicio prestado mediante un contrato cuyos principales problemas derivan del alto índice de uso del servicio. Actualmente el adjudicatario del contrato de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi ha puesto en servicio la totalidad de estaciones incluidas en el contrato, por lo que la alegación no puede ser considerada en el PMUS y debería ser específicamente planteada por otras vías.

- Alegación

Salud y la calidad del entorno y del medio ambiente

El firme de la avenida Real de Madrid no absorbe el ruido producido por los vehículos con tracción a motor que circulan por ella, mientras nos consta que en otras zonas de la ciudad se ha cambiado el firme para evitarlo. Por lo menos se podrían añadir pasos de peatones sobreelevados para aminorar la velocidad de los vehículos los cuales pueden circular tranquilamente a 100Km/h en ambas rectas (Av. Real de Madrid/CV-407).

- Respuesta a la alegación

No está dentro del alcance del PMUS el estudio y solución de los aspectos relativos al firme de viales concretos que puedan tener un funcionamiento deficiente.

- Alegación

El ruido producido por los diferentes trenes que circulan paralelamente a la Avenida Real de Madrid resulta muy molesto, ya que utilizan el pito siempre que van a pasar por debajo del puente que comunica con Sedaví o acercándose al paso-nivel que hay en Alfafar. No hay instaladas pantallas para evitar ese ruido en gran parte del recorrido que realiza el tren en esta zona, lo que no evitaría este molesto y ensordecedor hecho que nos acompaña desde Altas horas de la madrugada prolongándose hasta las mismas (produciendo alteraciones del sueño y el descanso). ¿Se ha valorado la posibilidad de soterrar las vías o instalar unas pantallas para evitar este ruido? ¿O se puede valorar una compensación en forma de parada/apadero que mejore la comunicación del barrio con el centro de la ciudad? ¿Cumple ADIF teniendo las vías sin muro de seguridad? Solicitamos alguna actuación a esto respecto.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del plan detallar las cuestiones relativas a los problemas de ruido, ni llegar al nivel de detalle de las soluciones a plantear, aspectos que se deben estudiar en los correspondientes planes acústicos según establece la ley 7/2002 de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Seguridad /accesibilidad

1. Falta manifiesta de luz.
2. Inexistencia de carril bici.
3. Lugares seguros donde pasear o estar. Parques, zonas verdes..., proyectadas y no ejecutadas.

- Respuesta a la alegación

Todas las cuestiones relativas al punto 1 y 3 expresadas en materia de seguridad y accesibilidad en esta alegación no son objeto de definición del PMUS, por lo que se no aplica resolver estas cuestiones dentro del PMUS.

La cuestión relativa al punto 2 ya ha quedado respondida en puntos anteriores de la presente alegación.

24.- Instancia con número de registro 00118 2013 0085, presentada por D. *****, en nombre de la Associació de Veïns i Veïnes de Campanar, en fecha

- Alegación

Línea 61 de EMT. La nueva línea es ineficiente. Se plantea como alternativa viable un estudio en profundidad de la línea 62. Una posible mejora de su trazado en el barrio Terramelar/Fira para acercarlo al casco histórico de Campanar.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS el análisis del trazado de cada una de las líneas de EMT por lo que se desestima la alegación para su inclusión en el documento del PMUS.

- Alegación

Se propone un estudio participativo a fondo de las necesidades reales de acceso rodado y aparcamiento de los vecinos, limitando los usos a los estrictamente necesarios en beneficio de la necesaria pacificación del tráfico y el aparcamiento en el núcleo histórico de Campanar.

- Respuesta a la alegación

El centro histórico de Campanar se ha propuesto en el PMUS como centralidad de barrio, las intervenciones concretas se definirán en un estudio de detalle futuro. Por este motivo la alegación no es objeto del PMUS y se desestima.

- Alegación

Rutas para peatones. Se propone la alternativa de recuperación, como itinerario para peatones, el camino histórico de Campanar.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea dos itinerarios peatonales que permiten conectar el barrio de Campanar con el centro de la ciudad, mediante la conexión del itinerario secundario IPS Ronda Norte conectados con dos itinerarios principales IPP05 y IPP06. Los itinerarios peatonales diseñados se han analizado mediante la realización de un minucioso análisis con la finalidad de dar continuidad y articular la red interna sirviendo y conectando entre sí los puntos de especial concentración peatonal, se han tenido en cuenta áreas de prioridad peatonal, calles y caminos peatonales, pensados para ofrecer prioridad, comodidad y seguridad al peatón. Por este motivo se considera que la conexión peatonal del centro histórico de Campanar está incluida en el PMUS con lo que se desestima la modificación de los itinerarios para su inclusión en el documento.

25.- Instancia con número de registro 00101 2013 003147, presentada por *****, en nombre de la l'Associació Valenciana d'Estudi i Protecció de la Natura, Acció Ecologista - Agró, en fecha 14/11/2013.

El escrito de referencia contiene en primer lugar una extensa exposición de análisis y comentarios que se matizan a continuación. Posteriormente se responden las alegaciones relacionadas.

Comentario general.

En la alegación presentada se hace mención al concepto de accesibilidad y su relación con la movilidad, y en este sentido se realizan dos puntualizaciones que cabe remarcar. El concepto de 'accesibilidad' es la capacidad de un territorio en ser 'alcanzado', de que 'se pueda llegar a él'. Es una característica física del territorio, que puede verse mejorada (o empeorada) por las infraestructuras de transporte que se construyan. Un territorio es 'más accesible' cuanto 'más fácilmente' se accede a él.

Otra cosa distinta es la ‘movilidad’, que tiene dos matices en su acepción. Por un lado, la ‘movilidad’ no es una característica de un territorio (como sí lo es la accesibilidad), sino que es una ‘consecuencia’ en el territorio. La movilidad surge como consecuencia de las necesidades vitales que tiene el ser humano de satisfacer unas funciones (trabajar, estudiar, relacionarse) que se encuentran diseminadas por el territorio (la vivienda en un sitio, el trabajo en otro). De la conjunción entre motivos y localizaciones surge el flujo de desplazamientos, lo que es lo mismo, la movilidad. De otro lado, la movilidad, cuando contrapuesta a la accesibilidad, hace referencia al cómo se resuelve la accesibilidad a un territorio, al modo de transporte en que se consigue. Así, un territorio puede ser muy accesible... pero en vehículo privado, por lo que no podremos hablar de una movilidad sostenible para acceder al mismo, en ese caso.

En la alegación también se define que la gestión del transporte incide en aumentar la eficacia de los diferentes modos y que la gestión de la movilidad busca que todas las personas tengan accesibilidad en condiciones de equidad, eficiencia, seguridad, sostenibilidad...en este sentido también se ha considerado necesario hacer hincapié en la diferenciación de los dos conceptos. Una de las principales preocupaciones de la gestión de la movilidad (sostenible) es preocuparse del reparto entre los diferentes modos de transporte para conseguir que la movilidad se realice bajo pautas más sostenibles. La gestión del transporte se centra en conseguir que cada modo de transporte ‘lo haga lo mejor posible’, pero la gestión de la movilidad es horizontal, se preocupa de entender el sistema de desplazamientos como un todo, buscando que se realicen de la mejor manera posible. Así es como debe entenderse la movilidad y así es como se ha considerado en la elaboración del PMUS.

La filosofía en la que se han inspirado precisamente los programas y actuaciones del PMUS ha sido la de coordinarse con los respectivas normativas, planes y estrategias, como son el PGOU y de ordenación territorial, de tráfico y transportes, de seguridad vial, de accesibilidad universal, de contaminación por ruido y emisiones, de desarrollo económico y sociocultural, con planes estratégicos territoriales, etc. Desafortunadamente en España, el modelo territorial, urbano, en definitiva la decisión de la localización de las actividades en el territorio que son las que generan la movilidad

no son competencia de un PMUS y sí de un Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana. Ambos deben de estar coordinados, pero ambos deben de atender a lo que reglamentariamente se ha establecido.

Por otra parte el proceso de participación de un PMUS requiere siempre de pactos, acuerdos y una amplia consulta ciudadana siempre y cuando la participación se realice de manera constructiva, escuchando y valorando todas las opiniones, incluso las contrarias, y aceptando que lo que a veces ‘quiere la mayoría’ no necesariamente es lo más conveniente para conseguir una movilidad más sostenible.

Comentarios al enfoque Conceptual.

El marco conceptual expuesto en la alegación confunde la movilidad y la accesibilidad. La movilidad no se refiere a la accesibilidad de las personas. Se refiere a cómo se satisface la necesidad de desplazarse de un lugar a otro para realizar funciones urbanas, preocupándose del reparto modal. La preocupación principal de la movilidad es, precisamente, cómo se realizan los desplazamientos: el reparto modal.

El plan de movilidad no es un plan de transporte, como se expone en la alegación. Es un plan que entiende la movilidad de manera correcta y propone medidas para encaminarla hacia patrones más sostenibles. El Plan de movilidad, no sólo ordena sino que también gestiona, sobre todo la oferta, proponiendo medidas para incrementar la oferta de modos de transporte más sostenibles, no sólo en cantidad sino en calidad.

En relación a la movilidad obligada no es objeto del Plan cambiar la movilidad obligada. Para ello sería necesario cambiar los usos del suelo, cambiar la ubicación de las actividades en el territorio que son causa de la movilidad. Y ése es el objeto del Plan General de Ordenación Urbana, y no del PMUS.

En relación a los objetivos de actuación, como un buen Plan Estratégico que debe ser, el PMUS plantea unos objetivos claros, concisos, concretos, que además son los exigidos por las directrices y recomendaciones europeas en la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (consúltese www.mobilityplans.eu)

En relación con el período de información pública hay que decir que el PMUS de la ciudad de Valencia no es un plan o un programa de medio ambiente y, por ende, no se rige por la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, regulación que, tal y como expresa su Exposición de Motivos, se fundamenta en la exigencia de una evaluación ambiental de las actividades que probablemente vayan a causar impacto negativo sobre el medio ambiente; característica ésta difícil de atribuir a priori, de un Plan de Movilidad cuya ejecución supondría en todo caso la disminución de los índices de contaminación en el ámbito territorial al que se refiere.

En Derecho rige el principio de especialidad normativa, principio general que junto con el de jerarquía y el de temporalidad o cronología de las normas, es considerado como un criterio tradicional de solución de las antinomias. Ello supone que, en primer lugar, habrá que estar a la normativa específica del citado instrumento [PMUS] así como las disposiciones reglamentarias dictadas en desarrollo de ésta. En lo no previsto expresamente en las anteriores, resultará de aplicación la norma general.

Del referido principio de especialidad resulta que el marco jurídico aplicable al objeto de las presentes viene definido por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana [DOCV núm. 6495, de 5 de abril de 2011], constituyendo los PMUS un instrumento idóneo para la consecución de los objetivos perseguidos por la Ley. En cuanto al trámite de información pública, la Ley dedica el artículo 10 a los ‘Planes municipales de movilidad’, estableciendo en su apartado 7 que ‘Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana, y en su normativa de desarrollo.

Por su parte, la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana [DOCV. núm. 5803, de 10 de julio de 2008], no dedica precepto alguno a la regulación específica de un trámite de información pública.

Finalmente, en cumplimiento de la habilitación prevista en la disposición final primera de la referida Ley 11/2008, se aprueba el Decreto 76/2009, de 5 de junio, de desarrollo y ejecución de la Ley 11/2008, de 3 de julio de 2008, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana [DOCV. núm. 6031, de 9 de junio de 2009, rectificado en DOCV de 24 de junio de 2009, núm. 6042], que tampoco regula expresamente el referido trámite, limitándose su artículo 19.1 a efectuar una remisión genérica a la regulación prevista en las leyes (...).

Por lo expuesto y a falta de una regulación específica del trámite de información pública en la normativa aplicable, habrá que estar a la regulación general en materia de procedimiento establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, reguladora del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuyo artículo 86 establece la posibilidad de acordar un período de información pública y un plazo para formulación de alegaciones no inferior a veinte días, exigencia que cabe entender cumplimentada con el plazo de un mes acordado en la tramitación del presente expediente.

El PMUS ha contado con las aportaciones de todas las administraciones competentes en materia de movilidad en Valencia y su AMV. Dentro del ordenamiento jurídico vigente, la única administración con competencias en planificar y coordinar la movilidad entre municipios del AMV es la Conselleria, y ésta ha estado presente tanto en las jornadas de participación como en las consultas y reuniones a nivel técnico mantenidas en el marco de la elaboración del PMUS.

En relación a las propuestas del PMUS, la mayoría de ellas se han concebido de manera global, pues deben de ser útiles a todos los tipos y modos de desplazamientos, sin sectorizar los grupos de población ni crear ‘guetos’ de movilidad. No obstante, hay numerosas propuestas (camino escolares, tiempos semafóricos para favorecer los desplazamientos a pie) que, por su carácter específico, van dirigidos a colectivos claros e identificados (escolares, personas mayores).

La estrategia seguida por el PMUS claramente ha sido la de dar protagonismo al peatón, por ser el modo de transporte más utilizado y no al vehículo privado como se

manifiesta en el escrito presentado, y esto lo refleja el hecho de que la mayoría de propuestas están encaminadas para el peatón. Las propuestas para el peatón están orientadas a facilitar su movilidad y ocupan 48 páginas, mientras que las del vehículo privado están orientadas a regular su movilidad y el aparcamiento y sólo ocupan 7 páginas, por lo que no se puede comprender cuál es el criterio o la medida que se establece para afirmar que no se le da el verdadero protagonismo al peatón. Las propuestas ‘puntuales y limitadas’ que expone el redactor del escrito de referencia abarcan todos los flancos de la movilidad peatonal, están engarzadas en el resto de estrategias del PMUS y son aplicables en todos los barrios de la ciudad, ya que muchas de ellas están dispersas por todo el núcleo urbano.

En relación con la información contenida en el PMUS, toda ella es veraz, contrastada y elocuente. Los objetivos de nivel de ruido que fija el plan son los contenidos en la legislación del ruido vigente (El Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de ruido, en su anexo II). Además, en el estudio acústico se evidencia que el escenario del plan ayuda a reducir los niveles de ruido de la ciudad con respecto a la situación actual.

Por otra parte, en el PMUS en ningún caso se expresa que la velocidad media de circulación en la ciudad sea de 21 km/h. Esos datos se han extraído del análisis comparativo de tiempos de recorrido en seis ejes de la ciudad en hora punta que se hizo con un estudio de la EMT precisamente para demostrar la importancia de la potenciación del autobús frente al automóvil.

Los indicadores definidos para el seguimiento del Plan, son los que se han tomado como modelo de referencia en normativas de movilidad en otras regiones y países. Por otra parte, el diagnóstico DAFO sintetiza de modo conciso el minucioso análisis realizado, derivándose posteriormente todas las líneas estratégicas y objetivos de actuación que se definen en el Plan. Los objetivos del PMUS y sus líneas estratégicas están perfectamente marcados en el apartado correspondiente, ligando las políticas que se proponen en el desarrollo posterior del Plan a las directrices europeas en materia de movilidad segura, accesible, sostenible, etc.

La afirmación formulada en el PMUS de que a mayor PIB mayor motorización es real y se puede constatar de modo estadístico, mediante un análisis de regresión que muestra que el crecimiento del PIB ha conllevado históricamente un incremento de la motorización. Desacoplar ambos elementos es muy atractivo, pero no se ha conseguido en ningún país europeo sólo con medidas ‘de movilidad’. Lo que sí se consigue con medidas de movilidad sostenible, y es lo que propone el PMUS, es que el reparto modal se desacople del nivel de motorización y se camine hacia un modelo (como el de muchos países del norte de Europa) en el que las personas tengan coche, pero lo usen sólo para las contadas ocasiones en las que éste puede ser necesario, y en sus desplazamientos cotidianos utilicen modos sostenibles. Ésa es la razón de ser del PMUS, su alcance, sus posibilidades. Desacoplar el índice de motorización del PIB se consigue con cambios estructurales en los comportamientos de la sociedad que nada tienen que ver con la movilidad. En Alemania se está documentando este fenómeno, y está demostrado, por un lado, que menor nivel de motorización no conlleva menor movilidad, si no que incluso ésta aumenta, y por tanto hay que incidir en el reparto modal; y, por otro lado, que los cambios van asociados a los nuevos valores que en los sectores más jóvenes de la población van adoptando: hoy en día los futuros compradores de vehículos, en la franja de 15 a 25 años, anteponen la posesión de equipamiento tecnológico de última generación y la posibilidad de viajar constantemente a la posesión de un vehículo, que es caro de mantener y limita muchas otras alternativas. Cambiar eso no es objeto de un PMUS, más bien sería objeto de un estudio sociológico.

El PMUS de Valencia ha evidenciado por primera vez la acertada ‘teoría no escrita’ del tráfico que tantas veces se ha usado para criticar la construcción de nuevas carreteras: la oferta crea demanda, una nueva autopista crea más tráfico. Sólo que en este caso, aplicada a la bicicleta. El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Así ha sucedido en numerosas ciudades europeas y así se ha constatado en Valencia.

Contrariamente a lo que dice la alegación, todos los motivos de elección modal están analizados, estudiados, e incluso modelizados (explicación en el capítulo 3 del mismo), de manera que se conoce exactamente los motivos de elección de cada modo. Y por eso el PMUS acciona sobre aquellos factores que efectivamente consiguen el cambio modal mediante propuestas en base a los motivos de elección modal: velocidad comercial de la EMT, tiempos de espera, gestión del estacionamiento del vehículo privado, oferta para bicicletas y peatones.

El PMUS propone un cambio radical en la manera de entender la movilidad en la ciudad, priorizando, y poniéndolo por escrito por primera vez, los desplazamientos sostenibles frente al vehículo privado. Se proponen medidas de pacificación, zonas 30, reducción de la capacidad viaria, restricción de estacionamiento en amplias zonas de la ciudad, la cobertura es enorme. El PMUS se ocupa de las personas, de la calidad de vida, del aire, del ruido, de la economía, favoreciendo el acceso a las actividades productivas de la mejor manera posible. Decir lo contrario es no querer ver la audacia de las propuestas del PMUS y el momento en el que se proponen.

En el escrito de referencia se afirma que el documento es poco clarificador y preciso. En este sentido la precisión de los datos queda precisamente reflejada en las cifras dadas hasta la unidad. El PMUS hace un resumen de los datos de movilidad de las diferentes encuestas (la realizada en 2012 y las anteriores) y la información se estructura desde la globalidad a la particularidad. Se sabe el volumen de desplazamientos total, por zonas de transporte, etc. Por otra parte esta información también se puede consultar en los mapas del anejo cartográfico que reflejan, de manera territorializada, la generación y atracción de desplazamientos, tanto en la ciudad como en el Área Metropolitana, con lo que se da una visión de conjunto de los desplazamientos completa.

El fenómeno de la movilidad en Valencia es extenso y complejo, por lo que el documento de análisis no puede no serlo. Para detallar los datos con precisión ha sido necesario desarrollar este documento cuya consulta una vez familiarizado con él no resulta difícil.

En el escrito de referencia se expone que los desplazamientos parecen infravalorados. Se desconoce en base a qué cifras se afirma que los datos parecen infravalorados. Evidentemente la cifra obtenida viene de la encuesta que se realizó a los ciudadanos de Valencia. Es una cifra que viene de la correcta expansión de los resultados de la misma. Los que vienen del Área Metropolitana de Valencia (AMV) se han obtenido de dos fuentes diferentes: encuesta metropolitana que hizo la Conselleria entre 2009 y 2010 y a partir de las encuestas pantallas en los accesos a Valencia y los datos tanto de Metrobús como de FGV. En el Área Metropolitana en total se realizan 4.235.000 desplazamientos de los que 1.895.000 tienen que ver con Valencia y el resto se producen entre municipios del AMV. Los repartos modales de dichos desplazamientos están detallados en los correspondientes resultados de las encuestas que los detectaron y están incluidos en el modelo multimodal de simulación de tráfico y transporte que se ha estructurado para el PMUS. Los turistas son 2E6 al año, lo que supone, en media (desestacionalizado), no más de 7.500 al día... como mucho representan 15.000 desplazamientos, o sea, el 0,8% de los desplazamientos de Valencia o a penas un 0,35% del AMV. En Renfe Larga distancia y media distancia se mueven, diariamente, aproximadamente 35 servicios (70 ida y vuelta). Con una capacidad media de 316 viajeros eso supone 22.000 desplazamientos diarios de los 1,9 millones. Los desplazamientos de turistas y viajeros de Renfe están integrados en el modelo de simulación del PMUS, en la zona de transporte correspondiente.

Por otra parte, es obvia e imprescindible la necesidad de diferenciar los desplazamientos con origen en Valencia y que se quedan dentro de la ciudad de los que van fuera, pues el modo de transporte que usan es muy diferente, como bien pone de manifiesto el PMUS. En ningún momento se dice estas personas que van fuera no se desplacen por Valencia.

El escrito de referencia señala que el diagnóstico se realiza sobre modos de transporte y no sobre perfiles de usuarios, y en relación a esta cuestión, cabe remarcar que el PMUS propone medidas globales de movilidad para la ciudad, sin crear guetos de movilidad...por lo que el establecimiento de estrategias y propuestas no cambia en absoluto.

El análisis realizado sobre los desplazamientos peatonales es completo y está contrastado. En la parte de análisis del documento del PMUS hay mapas territorializados de accidentes por tipologías y gravedad, en los que se ponen de manifiesto las zonas calientes de la ciudad. Todo ello ha permitido la formulación de propuestas presentando medidas dirigidas al peatón, para incrementar el número de pasos de peatones en avenidas para mitigar el efecto barrera, así como aumentar los ciclos semafóricos para peatones. Proponer esto evidentemente viene del análisis y constatación de las realidades mencionadas.

En relación a la información referida al transporte público, los expertos en planificación del transporte y la movilidad utilizan el parámetro vehículo x km al año para cuantificar la oferta del transporte público. Habría que aclarar la diferencia entre demanda y uso, en transporte público, pues ‘un uso’ de transporte público equivale a ‘un desplazamiento’ y eso es demanda de transporte, en todos los sitios, universidades y foros de transporte. Se compara la oferta con la demanda y se calcula la ocupación media por expedición en las líneas (justamente comparar oferta con uso es eso). El Ayuntamiento de Valencia trabaja frecuentemente en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años.

Del año 2003 al 2005, se realizó en colaboración con FGV un estudio integral de la regulación de toda la línea 4, intersección a intersección, con los objetivos de reducir el número de paradas en los semáforos, eliminar los tiempos de espera en rojo innecesarios y aumentar la velocidad comercial del tranvía. Para llevarlos a cabo se instalaron espiras detectoras en la plataforma que complementan el sistema de balizas existente, se revisó el sistema de preferencia y se modificaron los parámetros que definen el grado de la misma.

Se actuó sobre 35 intersecciones y 20 pasos de peatones, dando como resultado en el año 2005, una importante mejora en la coordinación, una reducción de las esperas en rojo, una menor incidencia de las averías de las balizas y una minoración de 7 minutos en el recorrido de la línea.

A partir de ese año, se ha continuado trabajando para conseguir mejoras en la velocidad comercial de la línea, mediante ajustes concretos en calle Florista, Almazora, Conde Lumiares, Av. Naranjos, Vicente Zaragoza, Mediterráneo, Dr. Lluch, Cofrentes, Mediterráneo, ... debiéndose indicar que en la actualidad el tranvía cuenta con preferencia semafórica en ochenta y ocho de las intersecciones por las que circula, lo que supone que el tranvía cuenta con prioridad en un 96% de las intersecciones por las que pasa.

Debe indicarse que la prioridad semafórica tiene como condicionantes la proximidad entre las intersecciones y las paradas así como los tiempos mínimos de las fases incompatibles con el tranvía y que dependen del ancho de los pasos de peatones que aparecen en verde en dichas fases, por tanto a pesar de tener prioridad semafórica el tranvía se verá obligado a detenerse en algunos puntos, aunque la prioridad minimizará el tiempo de dichas paradas.

Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

Respecto al análisis de los desplazamientos ciclistas, el flujo de bicicletas se analiza en base a 65 puntos de medida, de igual forma que el flujo de vehículos se analiza a partir de las espiras de tráfico. El PMUS con intención de resaltar las principales conclusiones representa en un mapa los puntos de medida más representativos con valores de IMD registrados más elevados. Las conclusiones del PMUS de la intensidad de desplazamientos ciclistas se extraen de la asignación del modo bicicleta resultante del modelo de transporte de la ciudad de Valencia donde se destacan las zonas más transitadas, con mayor intensidad de tráfico de bicicletas.

La ubicación de la mayoría de los carriles bici ejecutados recientemente se ha realizado analizando en cada caso el espacio requerido por todos los usuarios de la vía, eligiendo la solución que mejor funciona y colocando el carril bici en calzada siempre que ha sido posible, lo que se ha conseguido en la mayoría de las situaciones. Se expone en el escrito de referencia la ausencia de crítica acerca de la ubicación de los carriles

bici y aparcabicis existentes en las aceras, ante lo que conviene puntualizar que, siendo preferible la situación del carril bici a cota de la calzada, se requiere mayor anchura para esta solución. Cuando el carril bici se sitúa a la misma cota que la acera, existen soluciones que resuelven satisfactoriamente la movilidad de ambos colectivos, como es la colocación lineal de elementos que canalizan ambos flujos, sin olvidar que la Ordenanza permite la circulación de bicicletas por calles peatonales en determinadas condiciones de respeto al peatón que deberían observarse por todos los usuarios de la bicicleta con carácter general por toda la ciudad. Además, no es realista plantear un PMUS en el que se proponga ‘destruir’ los carriles bici en servicio, para cambiarlos todos a la calzada, ya que parece prioritario invertir en la ampliación de la red. Por otra parte, también es importante remarcar que gran número de usuarios de la bicicleta prefieren circular en carril bici segregado o en aceras porque se sienten más seguros.

Sobre los impactos ambientales del transporte a motor, hay un extensísimo capítulo que analiza las emisiones a la atmósfera, el ruido y los consumos energéticos de los escenarios tendenciales y del PMUS, con cálculo detallado de los impactos en cada uno de ellos.

Es evidente que la movilidad es una oportunidad de desarrollo económico, sin embargo valorar en términos monetarios los costes y beneficios económicos tal y como se expone en el escrito de referencia no se considera objetivo. Existen infinitos estudios y metodologías para intentar estimar el impacto económico de las medidas de movilidad, pero ninguna es concluyente ni aceptada, además de la elevada complejidad que supone recopilar la información para ello. En todo caso, el desarrollo económico es un efecto adicional de las políticas de movilidad sostenible, no un objetivo en sí. El objetivo de la movilidad sostenible es cambiar el modelo de movilidad y provocar un reparto modal hacia modos más amables.

El sector del taxi ha estado presente en la fase de participación y sus aportaciones serán consideradas en el documento final del PMUS.

En materia de bicicleta y definición de los carriles bici, el PMUS es un Plan Estratégico, no un proyecto constructivo. La movilidad debe encajar todas las

necesidades de toda la población y toda la casuística de la ciudad en cada caso. La propuesta de carril bici del PMUS (más de 90 km) se ha realizado a partir de un estudio de conectividad de la red, y sus características serán las mejores en cada tramo en que se implante. El PMUS no puede incorporar normativa legal para implantar aparcabicis, pero sí proponer que se incluya en las Normas del Plan General, como así se hace en relación a los estacionamientos para bicicletas en edificios de viviendas, estaciones, empresas y servicios públicos o aparcamientos (propuesta 4.3.3).

En relación a los aparcamientos de automóviles, el documento expone en su análisis el hecho constatado de que en la vía pública hay estacionados 134.000 vehículos privados. En base a esta información se establece la propuesta de aparcamiento, entre otras, de convertir una parte considerable de la superficie de la ciudad (todo el ensanche) en zona naranja para reducir la presión del uso del coche a los no residentes, por lo que no se puede decir que esta propuesta sea precisamente poco valiente.

Las estrategias de calidad del aire y la tranquilidad sonora las establece la Delegación de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible con sus respectivas iniciativas. El PMUS aporta soluciones efectivas para reducir el efecto nocivo de la movilidad en la calidad del aire y el ruido, pero no puede establecer estrategias sobre la calidad del aire y la tranquilidad sonora, por no ser de su competencia. Si bien la realidad es que los factores que influyen en la percepción del ruido y en la dispersión de contaminantes son mucho más complejos que el mero tráfico, ya que geometría urbana de las calles, edificaciones, zonas verdes, pasillos de viento, condiciones climáticas, etc, impactan de modo enorme sobre los resultados de decibelios y concentración de partículas contaminantes. Las estrategias adoptadas por el PMUS en este sentido ya se han planteado, sin embargo hay otros múltiples factores que afectan sobre el medio ambiente urbano sobre los que no puede actuar directamente.

El redactor del escrito alega la falta de referencia a otros planes estratégicos como el de seguridad vial o fomento de los vehículos no motorizados o de ruido, ni a los planes de movilidad a empresas, ante lo que conviene exponer que el PMUS tiene en consideración los planes vigentes en la actualidad, consistiendo él mismo en el plan de

fomento de vehículos no motorizados. Además, siendo el PMUS un documento estratégico poco puede aportar a una obligación que grandes empresas, centros de estudios, etc., tienen que cumplir en el marco de la Ley de Movilidad. Es más, son dichos planes los que tienen que supeditarse a las directrices y criterios del PMUS de la ciudad, por ser éste de mayor rango normativo.

- Alegación

Se debería tender a establecer criterios y principios aplicables a todos los barrios y calles con ciertas características quedando las acciones puntuales de alcance limitado como primeras acciones que puedan servir de ejemplo para aplicar en las otras zonas.

- Respuesta a la alegación

El PMUS recoge esta territorialización de las propuestas. La Propuesta 14.1.1. Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible, ya está incorporada en el PMUS.

- Alegación

En temas de movilidad, el primer derecho es reducir al mínimo la movilidad obligada y la dependiente del coche. Ello pasa por un diseño urbano donde los diversos servicios (públicos, sociales y privados), puestos de trabajo, etc. estén próximos al lugar de residencia. No se trata sólo de coordinar planificación urbana e infraestructuras de movilidad (Estrategia 17), sino con la localización de los bienes y servicios que atraen desplazamientos.

- Respuesta a la alegación

Lo que es un derecho es la movilidad, la posibilidad que deben de tener los ciudadanos de moverse libremente de un lugar a otro para realizar sus actividades. Y es obligación de la Administración poner todos los medios para que esta movilidad se realice del modo más sostenible posible, con medidas como las propuestas por el PMUS. La decisión de la localización de las actividades en el territorio que son las que

generan la movilidad no son competencia de un PMUS y sí de un Plan de Ordenación del Territorio o de un Plan General de Ordenación Urbana, por lo que se desestima el contenido de esta alegación.

- Alegación

La gente tendría que tener la opción (informada) a elegir el medio de desplazamiento -cosa que ahora no es posible-. Las incomodidades y riesgos del desplazamiento a pie y en bici, la mala calidad del transporte público (en frecuencia, eficiencia, comodidad, horarios, duración del viaje...) llevan a muchos a depender del coche privado. Hay que cambiar el diseño de toda la ciudad y sus barrios, favoreciendo los desplazamientos peatonales y en transporte público en toda ella, no sólo en algunos puntos 'privilegiados', como recogen las acciones de la estrategia 1.

- Respuesta a la alegación

Hoy en día ya hay medios para poder elegir el modo de desplazamiento de forma informada, pero el PMUS profundiza más, y en cada medio de transporte propone medidas de mejora de la información con ayuda del uso de nuevas tecnologías, por lo que el contenido de esta propuesta se considera ya incluido dentro del PMUS.

- Alegación

El PMUS debería recoger, integrar y cumplir toda la diversa normativa y estrategias que afecta a la movilidad y sus impactos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya recoge y cumple íntegramente la normativa que afecta a la movilidad, la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. El contenido de esta propuesta se considera ya incluido dentro del PMUS.

- Alegación

El PMUS debería integrarse en el PGOU de Valencia y/o tomar forma de una ordenanza municipal de obligado cumplimiento (como plan no obliga a nada), además

la temporalización debería ser más detallada y precisa, con un mayor nivel de detalle para las acciones del próximo año y un sistema de programación anual para el resto de medidas. Además debería contemplar un ‘Plan director de vehículos no motorizados y peatonal’ y otro de transporte público.

- Respuesta a la alegación

La elaboración del PMUS se ha realizado con el cumplimiento de todas las determinaciones de la legislación vigente y más concretamente con la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Por ello el PMUS es un documento de planeamiento independiente que se ha coordinado con la revisión del PGOU, actualmente en tramitación, para que incorpore las directrices y estrategias del mismo al documento en revisión. Por otra parte, la EMT ya ha elaborado su Plan Director y el PMUS recoge y mejora las medidas en él contenidas. Por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Todas las estrategias y programas del PMUS deben recoger medidas/acciones sobre: 1) las infraestructuras y diseño urbano y viario, 2) las normativas y regulaciones, 3) la información, sensibilización y formación. 4) la participación de los actores interesados. 5) Promoción y seguimiento.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

El PMUS debería programar la incorporación de Valencia ciudad a las diversas redes estatales e internacionales relacionadas con la movilidad y sus impactos, como forma de mantener un compromiso continuamente actualizado de acciones de mejora. Entre ellas estaría la red de ciudades que camina, red de ciudades por la bici, red de municipios por la energía, red de municipios por el clima...

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento de Valencia está tramitando la adhesión en la red de ciudades por la bicicleta. Por otra parte se debe considerar que estas iniciativas corresponden a los órganos de gobierno municipal y que deberían establecerse en su momento, con independencia de la tramitación de este documento, por lo que no se estima esta alegación

- Alegación

Cabría establecer 3 escenarios: Avanzado (cambio de modelo según ejemplos reales), mediocre ('hacer cositas en algunos sitios') y tendencial (hacer lo que se viene haciendo). Los ciudadanos y actores interesados deben conocerlos, poder debatir los pros y contras de cada uno y elegir entre 3 niveles de exigencia, el modelo y ritmo para implantarlo.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es el instrumento que contempla la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana para concretar los objetivos de la propia ley, por ello el PMUS incluye todas las actuaciones posibles para que se produzca un paulatino cambio en los patrones de movilidad de la ciudad. El PMUS recoge dos escenarios, el escenario del Plan y el escenario tendencial. Lo que sí que recoge el plan es un escenario a corto plazo de medidas rápidas y resultados visibles de forma inmediata. No se consideran reales los escenarios referidos en la alegación, por lo que ésta se desestima.

- Alegación

El PMUS debería referir propuestas a la diversidad de personas a las que afecta, más que -o cuanto menos igual que-a los modos de transporte-porque aporta una justificación más potente en las estrategias, programas y medidas a adoptar.

- Respuesta a la alegación

El PMUS debe referirse a la problemática que sobre la que debe actuar: la movilidad y cómo se desarrolla ésta en cada modo de transporte, para todas las personas.

Las propuestas se han establecido por modo de transporte y en todo momento incluyen a la diversidad de personas a las que afectan. En los casos en los que se ha considerado necesario se ha planteado una propuesta concreta para un colectivo específico, p. ej.: El programa de intervención peatonal incluye la propuesta de Implantación de caminos escolares, dirigida a la población escolar.

Ningún plan de ciudades consideradas como modelo emplea un enfoque de propuestas por colectivos. El empleo de este enfoque resultaría complejo y limitado, ya que la movilidad por cada modo de transporte en todo momento es para todas las personas.

- Alegación

Niños. (15% de la población). Toda la ciudad debe poder ser recorrida por niños que vayan solos (a la escuela, al parque, a casa de un amigo/familiar, o a jugar en ella). Este derecho a la autonomía infantil debe primar sobre el de la fluidez de tráfico o el aparcamiento. Muchas calles y zonas deben ser peatonales y zonas de encuentro (que permitan el juego de los niños) y los entornos de escuelas (1 km?) al menos en las horas de entrada y salida de escuela, deberían ser sin tráfico a motor (ampliando el programa 1.3.2 de caminos escolares).

- Respuesta a la alegación

No se puede considerar la valoración que se realiza en la alegación puesto que no existe una edad a partir de la cual los niños pueden desplazarse solos por la ciudad, sino que dependerá de la voluntad de sus padres. En el programa de intervención peatonal, el PMUS propone la generalización de los caminos escolares dirigida a la población escolar e identifica numerosos centros de barrio donde se debe cuidar la movilidad peatonal. Por lo anterior, no se estima esta alegación.

- Alegación

Personas mayores: (supone el 17% de la población y seguirá creciendo).

Los mayores son los que más mueren atropellados en las ciudades. Deben poder salir a la calle sin tales riesgos, no se puede aceptar un sólo atropello mortal en ciudad.

El diseño viario y la regulación del tráfico debe atender más a la seguridad que a la fluidez. Es preciso aumentar al máximo las calles y circuitos peatonales en todos los barrios, y espacios agradables para deambular. Las calles deben estar libres de barreras arquitectónicas, disponer de bancos, y espacios de encuentro, donde puedan estar con sus amigos y nietos. No puede reducirse a unos pocos ejemplos como hace las acciones de la estrategia 1. Se debe pasar de microzonas 30 (estrategia 10) a ciudad 30.

- Respuesta a la alegación

Esta misma idea queda expresada de igual forma en el PMUS con la propuesta de zonas 30 en 29 barrios. No es viable una ‘Ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Por lo anterior, no se estima esta alegación.

- Alegación

Personas con movilidad reducida (PMR) (se habla de un 20% de la población). La ciudad debe estar libre de barreras arquitectónicas y ser amable con ellos. Las aceras deben tener 3 m libres de obstáculos y carecer de bordillos, etc. La acción 14.1.3 debe ser general a todas las calles de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Difícil aplicación cuando aún hay aceras de menos de 3 metros en la ciudad. El PMUS propone una solución mucho más inteligente vinculando las anchuras libres mínimas a los flujos peatonales (Propuesta 14.1.2), por lo que no se acepta esta alegación.

- Alegación

Todo el transporte público debe permitir la accesibilidad universal, no sólo mejorarla (programa 7.2)

- Respuesta a la alegación

El transporte que proporciona EMT Valencia es 100% accesible, con vehículos con rampas, sistema de arrodillamiento y plazas de PMR. Por lo que no procede considerar esta alegación.

- Alegación

Aunque las plazas de aparcamiento deben reducirse al máximo, todas deben ser accesibles (no sólo las reservadas a PMR)

- Respuesta a la alegación

La realidad urbana es muy compleja y lo que se alega es de imposible cumplimiento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Trabajadores (algo más del 50% de la población). El principal motivo de los desplazamientos es el trabajo y la mayoría de ellos se hace en coche privado. Tiene que tener una atención muy especial en un PMUS.

El desplazamiento al trabajo se concentra en un alto % de 7-9 h am y más distribuido por la tarde. Es preciso que las grandes empresas, polígonos industriales dispongan de medios propios de transporte colectivo, u organizar sistemas de coche compartido, o lanzaderas desde estaciones próximas. Incluir un programa dentro de la estrategia 8.

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento ya ha puesto en marcha medidas de coche compartido (<http://valencia.compartir.org/>), y la Ley de Movilidad valenciana ya indica qué empresas y polígonos deben de realizar sus planes de movilidad. No tiene sentido que el

PMUS presente como propuestas cosas que ya se hacen o cosas que son de obligado cumplimiento, por lo que se desestima esta alegación

- Alegación

Debe haber un transporte público a los polígonos industriales y una buena combinación entre diferentes modos: tren, tranvía, bus metropolitano, EMT y bicis para llegar a ellos, de forma más eficiente que en coche privado. La oferta debe adecuarse a los horarios de entrada/salida del trabajo. Además, el no tener coche no puede ser un motivo de discriminación para conseguir un trabajo y por tanto e transporte público eficiente debe ser una obligación por un principio de equidad. (Estrategia 8?)

- Respuesta a la alegación

Numerosas son las experiencias que han fracasado al implantar sistemas de transporte público a los polígonos industriales. Con todo el PMUS propone una línea de autobús circulando por el único gran polígono industrial que hay en la ciudad, Vara de Quart. El resto de polígonos están en el área metropolitana, con lo que la competencia está fuera del alcance del PMUS, por lo que no se puede estimar esta alegación.

- Alegación

Hay que asegurar que ningún trabajador sea dependiente del coche privado para ir a trabajar. Los viales de acceso -y en general los trayectos casa-polígono- deben permitir el poder llegar andando y en bici con altos niveles de seguridad, lo que permitiría una importante reducción del número de coches. (estrategia 17?)

- Respuesta a la alegación

Los polígonos industriales se encuentran localizados en el AMV a unas distancias tales que dificultan el acceder a ellos a pie y/o en bicicleta, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Muchos puestos de trabajo (salvo actividades nocivas o insalubres) o de alto grado de transporte de mercancías ya no tienen su justificación en polígonos separados de la ciudad y deberían integrarse en esta, reduciendo la distancia casa-trabajo (dentro de estrategia 17).

- Respuesta a la alegación

Como de hecho sucede con el sector servicios, concentrado en dos zonas de la ciudad. No obstante, en los polígonos hay muchas actividades que no son ni nocivas ni insalubres ni necesitan alto grado de transporte, pero consumen mucho espacio por las necesidades de la actividad. Integrar estas actividades dentro de la ciudad nos llevaría a dificultar la calidad de vida de los ciudadanos en los barrios, con mezcla de naves y fábricas en los recorridos al supermercado, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Los polígonos y grandes empresas deben contar con su propio plan de movilidad y debería integrarse en este PMUS. (Nueva estrategia transversal de coordinación de planes sectoriales de movilidad)

- Respuesta a la alegación

La Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana obliga a la redacción de los planes de movilidad referidos. La integración de dichos planes particulares dentro del PMUS es una cuestión a coordinar en caso de que las empresas interesadas hubieran cedido tal información a los redactores del plan, por lo que no es posible estimar la alegación en las circunstancias actuales.

- Alegación

Estudiantes. (33%? de la población). Son otro gran colectivo con movilidad cotidiana, sin embargo muchos por edad, o por economía no disponen de coche privado. Sin embargo los accesos en transporte público no suelen ser de calidad y hay que mejorarlo mucho. Además, pese a todos los centros universitarios suelen contar con



amplias zonas de aparcamiento (además gratuito) que se resta a otros usos más productivos.

- Respuesta a la alegación

Decir que el transporte público no suele ser de calidad es una afirmación subjetiva que no obedece a criterios medibles y racionales de calificación de un servicio. Las zonas de universidades gozan de una elevada oferta en líneas, plazas, modos (tranvías, autobuses, bicicleta pública), con líneas certificadas de acuerdo a la norma europea de calidad en el servicio de transporte público (EN 13864) Por otra parte, son las propias universidades (La Universidad Politécnica y la Universidad de Valencia) las que han llevado a cabo actuaciones para reducir la capacidad de estacionamiento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Entre la población joven y estudiantil, la bicicleta puede ser una buena opción, pero hay que asegurar a seguridad y confortabilidad de los desplazamientos y una buena opción de intermodalidad (que se permita subir las bicis al transporte público metropolitano, y biciaparcamiento seguros en las estaciones y en las universidades), además de un buen sistema de bicis públicas.

- Respuesta a la alegación

La decisión de si se deben de poder subir las bicicletas en los autobuses metropolitanos no compete al Ayuntamiento de Valencia. Por otra parte, los parámetros de uso de Valenbisi lo sitúan entre los mejores sistemas de bicicleta pública. Finalmente el PMUS propone aparcamientos de bicis en estaciones y universidades, por lo que no se considera esta alegación.

- Alegación

Los entornos de las escuelas e institutos deberían ser peatonales.

- Respuesta a la alegación

Tal y como propone el PMUS con los caminos escolares, por lo que esta alegación ya está considerada en el PMUS.

- Alegación

Comerciantes, sus proveedores y clientes. El comercio (de proximidad) cumple una importante función de darle vida a la ciudad. Aparte de las compras cotidianas (y los olvidos) la compra tiene un importante componente de ocio. Las zonas comerciales peatonales tienen mucho más éxito y son más atractivas. Sin embargo, también hay que asegurar el acceso de proveedores con zonas de carga y descarga, con horarios concretos y sistemas logísticos. La idea de supermanzanas vuelve a ser interesante para este sector de actividad económica y social.

Sin embargo, aún muchos comerciantes ponen reparos a la peatonalización de sus calles por lo que este proceso pasa por una amplia campaña de información y participación con los mismos y otros actores del barrio (vecinos, clientes...).

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya está propuesta en el PMUS (Programa 15.1).

- Alegación

Turistas y visitantes.

Valencia tiene un alto potencial turístico y el diseño de ciudad y de movilidad tiene mucho que ver. Una movilidad calmada y segura, permite, para propios y visitantes, una ciudad más agradable y su disfrute a pie y en bici y complementada por el transporte público.

- Respuesta a la alegación

No se tiene en cuenta la movilidad turística por ser muy baja y no disponer de un patrón establecido de la misma, por lo que se desestima esta propuesta para su inclusión en el PMUS.



- Alegación

Ambiental: poner límites bajos de GEI, ruido y emisiones permitidos y limitar el tráfico cuando se superen. El transporte público deberá ser preferentemente eléctrico.

La limitación de niveles máximos de gases en la atmósfera no es objeto del PMUS. El PMUS prevé una propuesta de descarbonización del transporte público, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

El espacio público debe quedar liberado para ‘lugar de encuentro’ con usos y disfrutes ciudadanos, sociales y culturales y no quedar privatizado para aparcamiento o convertido en lugar de ‘paso’.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Equidad. Niños, muchos jóvenes, mayores, personas con movilidad reducida o diversidad funcional, un alto número de mujeres o personas de bajos ingresos... no dispone de coche privado. El no disponer de formas eficientes de acceso en transporte público o de confortables desplazamientos peatonales supone una discriminación y desigualdad que hay que evitar.

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Accesible. El diseño de las calles y barrios, de los transportes públicos y, en su caso, de todos los aparcamientos (no sólo los reservados para PMR) deben ser sin barreras arquitectónicas y con una señalética que permita un cómodo y seguro

desplazamiento de personas con disminuciones sensoriales o físicas, pero también para niños y mayores, para servicios de carga/descarga, personas llevando carritos...

- Respuesta a la alegación

El contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

La elección del modo de transporte depende no sólo de poder hacerlo sino de que apetezca el hacerlo. Una calle ruidosa, con escasos pasos peatones... con sensación de riesgo, poco estética, o muy soleada en verano puede disuadir de hacerla andando aunque se vaya cerca.

Reparto equitativo de costos y cargas.

Que los autos paguen los gastos que ocasionan (asfaltado, semáforos, mantenimiento, servicio gestión de tráfico, vigilancia...), que paguen por el espacio público que ocupan (al circular, al aparcar pagando el precio público de suelo en cada zona)

Diseño urbanístico y planificación territorial.

La movilidad está muy vinculada a la ordenación territorial y urbanística, y por tanto el PMUS debe incluir este enfoque, además es un imperativo legal según el art. 5.2 de la ley 6/2011 de Movilidad de la CV.

Las administraciones públicas de la Comunitat Valenciana promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad, como en relación con las que ostentan en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios públicos, urbanización y construcción de infraestructuras. Les corresponden igualmente todas aquellas acciones formativas, comunicativas y divulgativas encaminadas a que se pueda optar por los desplazamientos no motorizados en aquellos casos en los que sea posible.

- Respuesta a la alegación



Estas cuestiones ya se han planteado y respondido en otros puntos de este informe a las alegaciones presentadas por este colectivo.

- Alegación

Máximo derecho a los peatones en toda la ciudad -no sólo en algunas zonas-:
(Estrategias 1, 2 y 3)

Que el PMUS se sume a la Carta de los Derechos del Peatón adoptada por el parlamento europeo en 1988.10 (ver). Carta internacional del caminar (ver). y que Valencia se adhiera a la red de ciudades que caminan.

La decisión de que la ciudad (que no el PMUS) se adhiera a los derechos del peatón y a la red de ciudades que caminan se debe considerar como una iniciativa correspondiente a los órganos de gobierno municipal, que debería establecerse con independencia de la tramitación de este documento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

La mayoría de la ciudad debería ser peatonal, o con zonas 10, 20 ó 30 para los vehículos. La idea de supermanzanas en toda la ciudad puede ser válida. En ellas los peatones circularan siempre a nivel siendo los vehículos los que deberían subir o bajar cuando se crucen con itinerarios peatonales. Esta medida debería ser cuasi inmediata en los centros históricos de los barrios de la ciudad y todos ellos deberían estar conectados por itinerarios peatonales seguros, cómodos, atractivos, saludables, directos... como primera fase para seguir ampliando la peatonalización a la mayoría de la ciudad, según el modelo de supermanzana.

- Respuesta a la alegación

Como se ha comentado anteriormente, no es viable una ‘ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Todas las aceras con un mínimo de 3 m de ancho libre de obstáculos. Si no es posible, eliminar aceras y que la calle sea de preferencia peatonal.

- Respuesta a la alegación

La propuesta 14.1.2 contempla un ancho mínimo de paso de 3'00 m. en las aceras con una determinada intensidad de paso de peatones. No es posible hacer extensiva esta medida a la totalidad de aceras de la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Las calles que mantengan tráfico a motor deben contar con espacios de encuentro, descanso y actividad también para peatones.

- Respuesta a la alegación

Esto está propuesto en el PMUS (véase programa 2.1). Por otra parte, en términos generales las aceras con un determinado ancho también son espacios de encuentro y actividad para peatones.

- Alegación

En las avenidas y vías rápidas (de 50 km/h) deben ponerse los pasos peatonales por donde suelen pasar los peatones. (El problema no es que los peatones crucen por donde no hay pasos, sino que no hay pasos por donde cruzan las personas), y en el caso de regulación semafórica, ante la presencia de un peatón el cambio debe ser inmediato.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación ya está contemplado en el PMUS (propuesta 3.1.4).

- Alegación

Primar el derecho de los colectivos más vulnerables: niños, mayores, personas con movilidad reducida, o llevando/arrastrando carritos -de niños, compras...

Hacer que los desplazamientos a pie sean agradables, directos, sin obstáculos (esperas en semáforos, bordillos, malos olores, humos, ruidos, desvíos den cruces...), que permita ir sin prisas y sin pausas (interrupciones) y seguros, que puedan ir niños y mayores solos.

- Respuesta a la alegación

Es imprescindible cuidar, proteger y potenciar este hecho, con medidas que supongan un claro paso adelante en la promoción de los desplazamientos a pie, todas estas cuestiones se tratan dentro del programa de intervención peatonal del PMUS.

- Alegación

Transporte público. (Estrategias 6, 7 y 8)

Disponer de una oferta de calidad de transporte público, en términos de frecuencia, comodidad, limpieza, atención, accesibilidad, capacidad, precio, puntualidad, regularidad, económico, próximo (paradas a menos de 200 m del origen/destino), con preferencia en el semáforo (que se ponga verde en su proximidad) y carril/calle exclusivos, bien sincronizado con otras líneas y transportes públicos, con paradas flexibles... Favorecer la intermodalidad (sincronizada) entre diferentes modos y el transporte de bicis a todos los transportes públicos.

- Respuesta a la alegación

Algunas cuestiones de mejora del transporte público de la EMT ya están incluidas en el PMUS dentro de los programas de Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad, Reordenación y nuevo diseño de la red de autobuses de EMT Valencia, relativos todos ellos al transporte público.

Plantear paradas a menos de 200 m del origen-destino es incompatible totalmente con el aumento de la velocidad comercial de la EMT, por lo que este aspecto de la alegación no se puede estimar..

- Alegación

Información clara, precisa y al momento sobre toda la/s red/es de servicios públicos de transporte y sobre el tiempo de espera, combinación con otros modos para llegar a destinos.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya está incluida en el PMUS. Dentro del programa 7.3. Mejora de la información y conocimiento sobre la red de autobuses y del programa 8.1 Coordinación con el transporte metropolitano.

- Alegación

Integración tarifaria a un única tarjeta de transporte para toda el AMV, como una tarjeta monedero que ‘cobre’ según zona/distancia recorrida, y no por billete diferente por cada zona y modo de transporte.

- Respuesta a la alegación

Esta tarjeta ya existe, se llama ‘Móbilis’, y Valencia fue pionera en España en su introducción. Dentro del PMUS la propuesta 8.1.3. Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, ya plantea el análisis y estudio de las posibilidades de simplificación y unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana, de manera que éste sea percibido –y efectivamente utilizado– como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo.

- Alegación

Una buena oferta de transporte público a la carta especialmente para los que tienen desplazamientos origen/destino sin variación y con mismo horario.



- Respuesta a la alegación

Un servicio de transporte público a la carta es inasumible para la administración pública. La red de transporte público debe atender las necesidades de movilidad de la población y la vocación de servicio público, con la eficiencia en la explotación y la situación económica, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Evitar el tráfico por los barrios, hacer calles sin salida, sólo para residentes.

- Respuesta a la alegación

Esta medida generalizada claramente no favorece la accesibilidad, y por otra parte limitaría la circulación de la red de autobuses... El PMUS propone calles peatonales, zonas 30 y supermanzanas. Todas estas propuestas se han analizado y pensado de acuerdo a la realidad cotidiana de la vida en los barrios. Una propuesta generalizada no se puede aplicar en toda la ciudad, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Reducir y dificultar aparcamientos en superficie y subterráneos. Todos de pago, según el precio de m2 de la zona en vivienda.

- Respuesta a la alegación

Si se reduce el estacionamiento en superficie y en subterráneo, se crearía un grave problema de ubicación de los vehículos. Las medidas incluidas en el PMUS pretenden dificultar el uso del vehículo en destino, no se puede prohibir su posesión (la Constitución Española prevé el derecho a la propiedad privada), por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Prohibir o subir impuesto de circulación a los vehículos más pesados/contaminantes.

- Respuesta a la alegación

Esta medida no compete al PMUS con lo que se desestima su inclusión en el documento.

- Alegación

Evitar el tráfico metropolitano mediante aparcamientos (incluidas las de bici) en origen y en estaciones de transporte público, con servicios lanzadera en horarios punta. Permitir el transporte de bicis en ellos. Favorecer los recorridos hacia estas estaciones y dificultar as vías de acceso a la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación hace referencia a aspectos que no son de competencia municipal, con lo que se desestima su inclusión en el documento.

- Alegación

Servicios públicos o propios de calidad de acceso focos de movilidad: polígonos industriales, universidades, grandes empresas...

- Respuesta a la alegación

Como ya se ha comentado anteriormente los principales focos de movilidad de la ciudad se han considerado dentro del sistema de transporte público. Otros focos de movilidad localizados fuera del ámbito municipal no son competencia del Ayuntamiento de Valencia por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta dentro del PMUS.

- Alegación

Ninguna avenida con más de 2 carriles (más el del bus y, en su caso, ciclista). Toda calle de tráfico debe tener un carril 30 de preferencia ciclista.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta generalizada es inviable, hay que analizar cada una de las avenidas y esto es lo que se ha hecho en el PMUS obteniendo como resultado la propuesta de red de vías ciclistas. El detalle de cada una de las secciones viarias no corresponde desarrollarlo dentro del PMUS, por tratarse de un documento estratégico.

- Alegación

Los indicadores para ser operativos y útiles no puede ser una larga lista de medidas muy puntuales. Un indicador tiene que informar ‘indicar’ sobre algo distinto que la propia medida en sí, sino que se debe tomar como referente o indicio de una dimensión mayor de la que ese dato es sólo una muestra. Habría que intentar hacer indicadores sintéticos por áreas/ámbitos (colectivos, dimensiones/conceptos y modos de transporte).

Aquí sugerimos sólo unos ejemplos a vote pronto, que deberían ser objeto de mayor concreción y adecuación. Cabría tener datos globales y desglosado por barrios y, en su caso, calles.

	De Uso	De oferta
Por colectivos		
Niños	% niños que van solos a la escuela / total de escolares.	% de centros con 90% de entorno peatonal (y con zona 30)
Mayores		N ^a de tarjetas EMT, Renfe, FGV..., emitidas para mayores.
Trabajadores		Oferta de transporte público a zonas de actividad económica. N ^o viales ciclistas (o Carril 30) en dichas zonas.
Estudiantes		

Comercio		
Turistas	N ^a de bonos de bici pública de corta duración + bicis alquiladas en hoteles o tiendas / % de coches alquilados. (semana)	% de bicis ofertadas en alquiler / coches en alquiler.
Por modos		
Peatones	% de población que camina o va en bici > 30/día.	% de vías peatonales sobre el total de la ciudad (y % de población beneficiada (que vive en dichas calles)
Transporte público		
Bici	% de usuarios diarios de la bici respecto al total de desplazamientos	% de ciclocalles, ciclo-carriles, carriles bici, y zonas <30 sobre el total.
Tráfico a motor	-% autos que circulan por la ciudad sobre total población. -% de coches aparcados en la vía pública gratis.	% de calles por las que pueden circular autos del total de la ciudad. -% del espacio público que ocupan los aparcamientos en la vía pública
Conceptos		
Seguridad y salud	% de muertos o enfermos por ruido, emisiones, atropellos o GEI (costo económico que supone) Población en % de zonas tranquilas (sin accidentes, ni emisiones, ni ruido -<50 dBA) o más sencillo Número de mujeres que circulan en bici	% de calles con ruido, emisiones, un 10% por debajo de los máximos legales permitido (y sin accidentes en 3 años)



Accesibilidad	% de personas (NO de viajes) que va andando, en bici o transporte público	
Economía	Nº de puestos de trabajo y beneficio monetario generado por actividades asociadas a la movilidad blanda (tr. colectivo, bicis, turismo...)	

- Respuesta a la alegación

Las características fundamentales que deben tener los indicadores son que deben de ser objetivos y que deben permitir calcular su valor en la actualidad y en el futuro.

No se considera oportuno incluir en el listado de indicadores del PMUS de Valencia los propuestos en la alegación, por diversos motivos:

- Dificultad de recopilar anualmente la información dada la diversidad de la fuente de los datos (Ej.: Nº de clientes que va con medios blandos al comercio/total clientes; % de bicis ofertadas en alquiler /coches en alquiler; Nº de puestos de trabajo y beneficio monetario generado por actividades asociadas a la movilidad blanda).

- Algunos de los indicadores propuestos se encuentran incluidos en el listado de indicadores del PMUS de Valencia, directa o indirectamente tales como:

- Porcentaje de usuarios diarios de la bici respecto al total de desplazamientos, que se correspondería con 2.6 Porcentaje de desplazamientos en bicicleta respecto del total de desplazamientos.

- Porcentaje de ciclocalles, carriles bici y zonas 30 sobre el total que se correspondería con 2.1 Porcentaje de red viaria de vías ciclistas (km tramos ciclistas x 100 / km red viaria total).

- % autos que circulan por la ciudad sobre el total de población que se correspondería con 4.4 Vehículos turismos por cada 1000 habitantes.

- % de coches aparcados en la vía pública gratis que se correspondería con 4.9 Porcentaje de plazas de estacionamiento en vía pública libre.

- % de personas que va andando, en bici o en transporte público, que se correspondería con 4.8 Porcentaje de desplazamientos en vehículo privado respecto del total de desplazamientos.

- Determinados indicadores propuestos no se encuentran directamente relacionados con temas de movilidad (Ej.: % de población que camina o va en bici más de 30 minutos/día).

Por lo expuesto, no se considera aceptable el contenido de esta alegación.

- Alegación

Evaluación crítica de la infraestructura ciclista existente En el apartado 2.4, donde se analizan los espacios ciclistas, se utiliza una gran cantidad de características y aproximaciones para cualificarlos, pero sin analizar y diagnosticar su adecuación o no a las necesidades de los usuarios. No se evalúan ni se critican, por ejemplo, la tipología y calidad de la infraestructura ciclista existente ni la conectividad de la red ciclista.

- Respuesta a la alegación

El PMUS analiza la tipología de la red existente, su funcionalidad, y analiza los flujos en bicicleta, tanto pública como privada, a partir de los datos de la encuesta de movilidad. La conectividad se analiza extensamente y a raíz de este análisis se proponen las medidas de mejora. También se analiza la necesidad de modificar el diseño de algunas intersecciones, así como asegurar el mantenimiento de la red ciclista existente como fruto del análisis de la calidad de la red. Todo ello queda reflejado en las propuestas de Fomento de uso de la bicicleta.

- Alegación



Correlación y causalidad

La correlación entre dos variables no implica, por sí misma, ninguna relación de causalidad.

El análisis parece reflejar una relación causal entre km de carril bici y aumento de usuarios ciclistas, cuando la información analizada y la metodología empleada sólo permiten establecer una correlación entre ambas variables. De ello se deriva que el aumento del número de ciclistas es producto, única y exclusivamente, de los km de red de carril bici existentes. Por tanto, según la lógica de este análisis se propone hacer más km de carriles bici. Este análisis incompleto de la movilidad ciclista ofrece unas propuestas que sólo tienen que ver con aumentar el tamaño absoluto de la red, dejando de lado otros factores muy importantes.

Han quedado fuera del análisis múltiples factores que han hecho aumentar el número de ciclistas y, por tanto, no existen propuestas para potenciarlos. Estos otros factores pueden ser: la reducción del número de vehículos a motor en las calles (por la crisis), el ahorro económico que supone el uso de la bicicleta al usuario, la mayor conciencia medioambiental de la población, el cambio de mentalidad y de hábito de la sociedad hacia la bicicleta y su uso cotidiano (Encuesta 2009 Ayuntamiento: usos y actitudes hacia la bicicleta en la ciudad de Valencia)...

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS no se basan únicamente en aumentar el tamaño de la red (Implantación de ciclocarriles, eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual, programa de mantenimiento de la red ciclista...).

El factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de km de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la infraestructura (la oferta crea demanda). El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la

ciudad de la infraestructura necesaria. Si bien es cierto que pueden existir otros factores pero éstos son difícilmente justificables o demostrables, ya que no tienen una relación tan directa para influir en el motivo de uso de la bicicleta. Si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado la red de itinerarios ciclistas así como el desarrollo del sistema público de bicicleta, aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios no habría alcanzado las cifras actuales. Con lo cual se considera que el análisis realizado es suficientemente completo por lo que se desestima la inclusión de otros factores en el PMUS.

- Alegación

Todo lo anterior conduce, inevitablemente, a no tener en consideración propuestas muy necesarias como: establecer criterios de calidad de diseño de la infraestructura ciclista, mejorar la calidad de la red existente, ampliar la cantidad de ciclo calles y de carriles compartidos, actualizar la normativa, realizar campañas de fomento del uso de la bicicleta, etc.

- Respuesta a la alegación

El PMUS propone la mejora de la calidad de la red existente (eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual, programa de mantenimiento de la red ciclista), también se realiza una propuesta para realizar campañas de fomento de uso de la bicicleta, y ampliar la cantidad de ciclocalles. La propuesta 14.1.1 Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible incluye las infraestructuras ciclistas por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está incluido en las propuestas del PMUS.

- Alegación

Sesgo de selección

En el presente PMUS el sesgo de selección podría estar presente en el apartado 2.4.3. Demanda de Movilidad Ciclista. Aquí se concluye que el ámbito principal de uso de la bicicleta es el universitario. Esta conclusión deriva de que los carriles bici (sólo

aquellos donde hay puntos de medida) más transitados son Av. Aragón, Blasco Ibáñez y av. dels Tarongers. También se afirma que las relaciones oferta/demanda tienen un carácter ‘más bien de barrio’ (desplazamientos cortos).

Desconocemos la ubicación de los 65 puntos de medida (detectores de inducción magnética) así como la ubicación de los 4 tramos donde durante 2 días al año se realizan campañas de aforos de bicicletas. Como esta información se guarda bajo secreto, no podemos saber si la selección de los puntos de medición (aforos) es representativo de la movilidad ciclista en la ciudad. La falta de transparencia en este punto obliga a tomar los resultados como dogmas de fe.

Un hipotético análisis equivocado que concluya que el ámbito principal de uso de la bicicleta es el universitario puede transmitir la idea equivocada de que la bicicleta es sólo para los universitarios y ofrecer unas propuestas que potencien sólo este ámbito, cuando lo deseable es que toda la población se desplace en bicicleta.

- Respuesta a la alegación

El flujo de bicicletas se analiza en base a 65 puntos de medida de igual forma que el flujo de vehículos se analiza a partir de las espiras de tráfico. El PMUS con intención de resaltar las principales conclusiones representa en un mapa los puntos de medida más representativos con valores de IMD registrados más elevados, con lo que se considera que esta parte de la alegación ya está incluida en el PMUS.

Las conclusiones del PMUS en relación con la intensidad de desplazamientos ciclistas se extraen de la asignación del modo bicicleta resultante del modelo de transporte de la ciudad de Valencia donde se destacan las zonas más transitadas, con mayor intensidad de tráfico de bicicletas.

La propuesta de publicación de los datos obtenidos mediante los puntos de medida va más allá del objeto del PMUS puesto que esta información varía con el tiempo y se ha facilitado cuando se ha solicitado, al igual que se facilita la relativa a intensidades generales de circulación.

La propuesta de publicación de la ubicación de los puntos de medida se desestima, ya que se considera que hacer pública esta información podría hacer que se distorsione la lectura de los flujos reales de demanda ciclista.

- Alegación

Justificación de la toma de decisiones con base en los resultados de una encuesta.

En concreto nos referimos a la encuesta realizada en el año 2009 por el Ayuntamiento de Valencia con título ‘usos y actitudes hacia la bicicleta *en la ciudad de Valencia*’.

Se trata de una encuesta cuyas preguntas y resultados no son públicos. Desconocemos cómo se ha realizado dicha encuesta (preguntas abiertas o cerradas, selección de la población muestral) y cómo se han analizado las respuestas. Los resultados de dicha encuesta podrían ser criticados y cuestionados como se detallará a continuación. Sin embargo, se utilizan dichos resultados en el PMUS de Valencia para justificar la adopción de determinadas propuestas de solución con las que estamos en desacuerdo (hacer km de carril bici con poco criterio) o parecemos menos importantes que otras más necesarias (pacificación del tráfico, calles 30, ciclocalles, normativa, formación).

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS no se han basado en los resultados de la encuesta de opinión que se realizó en el año 2009, con anterioridad a la puesta en servicio de las infraestructuras ciclistas construidas con cargo al Plan E. Desde entonces la movilidad en bicicleta ha variado de modo sustancial, como se desprende de los resultados de la encuesta de movilidad realizada en 2012 a los ciudadanos de Valencia, encuesta que sí ha sido la principal fuente de información para el desarrollo de las propuestas. Por lo expuesto, no se considera relevante la publicación de la encuesta ni objeto del PMUS, desestimándose esta alegación.

- Alegación

Los principales usos aducidos para no utilizar la bicicleta son: I. Riesgo de accidentes y atropellos: 24'3 %; II. No apetece: 16'2 %; III. Es más cómodo utilizar otros medios de transporte: 15%; IV. Robos de bicicleta: 9'7%.

En el PMUS se proponen medidas muy concretas para afrontar el problema del IV punto (Actuaciones contra el robo de bicicletas: 5.1.1, 5.1.2 y 5.1.3). Pero, ¿dónde quedan las medidas concretas para reducir el freno al uso de la bicicleta que suponen los tres primeros puntos, mucho mayores en importancia?

- Respuesta a la alegación

Las propuestas del PMUS para el fomento del uso de la bicicleta, son muy variadas, no sólo inciden en actuaciones contra el robo de bicicletas (Véase Propuestas y programas de fomento de uso de la bicicleta completo), con lo que las cuestiones referidas en la alegación se consideran incluidas dentro del PMUS.

- Alegación

El 83'3 % de los encuestados valora muy positivamente la construcción de carriles bici (una nota media de 8'8 en una escala de 0 a 10). La respuesta más repetida para potenciar el uso de la bicicleta es la de construir más, carriles bici (68'8%), seguida de lejos por la mejora e implantación de aparcabicis (14'2%).

Si se hubiera preguntado sobre la calidad de los carriles bici de Valencia y las respuestas hubieran sido negativa: ¿se estaría planteando el Ayuntamiento de Valencia mejorar su calidad? ¿Se preguntó los usuarios sobre la conectividad de la red ciclista? ¿Se preguntó a los usuarios: las ciclo calles o los ciclo carriles.

- Respuesta a la alegación

La encuesta se realizó en 2009 con el objetivo de obtener una imagen de la visión que tenían los ciudadanos ante del uso de la bicicleta en la ciudad. Al mismo tiempo que se realizó la encuesta se actuó en la renovación de una parte importante de la

red ciclista, se amplió considerablemente y se acondicionaron los primeros itinerarios que discurrían por ciclocalles.

- Alegación

Sería preocupante que las propuestas de este PMUS se justifiquen con base en los resultados de una encuesta imparcial.

- Respuesta a la alegación

La afirmación de que la encuesta es imparcial es gratuita y se formula desde su total desconocimiento. Las propuestas del PMUS no se han basado en los resultados de dicha encuesta, sino en un análisis completo de la situación del transporte en bicicleta que se puede consultar en el apartado 2.4. Movilidad en bicicleta del documento.

- Alegación

Alegaciones a las Propuestas de Fomento de la Bicicleta del PMUS

Las propuestas del PMUS en torno al fomento de la bicicleta se centran exclusivamente en infraestructura, oferta de estacionamiento y lucha contra el robo. Son propuestas insuficientes. No existen propuestas de tipo social, formativas o normativas. Se echan de menos muchas propuestas que imiten las políticas puestas en marcha en otras ciudades, como las que se citan en el apartado del PMUS 7.2 Movilidad en Bicicleta (Análisis Comparativo de Buenas Prácticas).

- Respuesta a la alegación

Desde un punto de vista que integre todas las propuestas del PMUS, las referidas a la bicicleta se consideran suficientes para facilitar que el modo de transporte bicicleta alcance cuotas próximas al potencial que tiene la ciudad de Valencia. Por otra parte, el PMUS incluye las buenas prácticas que se pueden llevar a término, por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Las propuestas no cuentan con un marco temporal de aplicación ni van acompañadas de un estudio económico. Por último, en ningún lugar se plantea la importancia capital de que se produzca el trasvase de usuarios desde el vehículo privado a motor a la bicicleta.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

- Alegación

Las alegaciones concretas a las propuestas son las siguientes:

Propuesta 4.1.1. Construcción de nuevos carriles bici.

Tal y como se recoge en la página 97 del PMUS: ‘A pesar de la diversidad de tipologías la situación óptima es que el carril bici esté a nivel de calzada y segregado del tráfico rodado mediante elementos físicos (pisables o no)’.

En ningún caso, será admisible la construcción del carril bici restando espacio al peatón. Por tanto, se recomienda encarecidamente construir el carril bici sobre la calzada, con un ancho de al menos 2'5 metros, con una excelente visibilidad en las intersecciones y no ubicado- entre acera y línea de aparcamiento. En las intersecciones, se deberá señalizar sobre la calzada a los vehículos a motor que se aproximan al carril bici y no habrá semáforo en ámbar para los vehículos a motor en las intersecciones con el carril bici.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 14.1.1 de Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible plantea la necesidad de establecer diferentes normas y directrices que marquen y ayuden a diseñar los nuevos espacios de la vía pública con el fin de solucionar los puntos de conflicto que se puedan dar.

La inclusión o no de la construcción del carril bici sobre la calzada y el ancho depende del tipo de viario, amplitud de las aceras, y demanda de uso del suelo público. En cada caso se estudia la solución más óptima para garantizar en todo momento tanto la seguridad de los ciclistas como de los peatones garantizando un espacio suficiente para el viandante. La adopción de un criterio único es inviable con lo que la inclusión de esta propuesta se considera incluida de modo parcial en el PMUS.

- Alegación

Además, dado que lo que se pretende con la realización de carriles bici es promover el uso de la bici, estos carriles deberán tener señalización vertical con indicaciones de destino y distancias (o tiempos), así como en la medida de lo posible, establecer líneas de árboles en los lados que procuren sombra.

- Respuesta a la alegación

En determinados entornos urbanos la proliferación de mobiliario urbano genera impactos no deseables, por lo que la instalación de nueva señalética debe plantearse como una actuación que se ocupe del detalle. Por tener el PMUS un carácter estratégico, no se debe ocupar de este tipo de cuestiones, que deberán plantearse y resolverse por otras vías, por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

En el documento no se especifica el tipo de carril bici que se construirá en las calles propuestas ni se definen los criterios de diseño utilizados para la implantación de carriles bici.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico y como tal no debe entrar en el detalle de los criterios de diseño de todos y cada uno de los carriles bici a implantar en la ciudad. Sin embargo, tal y como se ha expuesto anteriormente la propuesta 14.1.1. de Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible ya define la necesidad de definir estos criterios de diseño, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

En muchas de las vías propuestas, se propone la implantación de ciclo calles* o ciclo carriles* en lugar de carril bici. Sería una solución mejor y más barata. Además, algunos de los carriles bici propuestos no estarían conectados con la red de carriles bici existente con lo que una ciclo calle o ciclo carril sería mejor solución. Sobre las calles propuestas donde construir un carril bici, se citan ejemplos de calles donde no tiene sentido construir un carril bici y se ofrecen soluciones alternativas (calle Río Escalona, Av. Alcalde Gisbert Rico, Av. Regne de Valencia, calle Isabel la Católica, calle Russafa (entre Colón y Gran Vía), calle Bernat Descoll, Av. de la Constitución, calle Sagunto, calle Molinell...).

- Respuesta a la alegación

La propuesta contenida en la alegación sustituye en algunos casos un itinerario bidireccional del carril bici por otro de sentido único, debiendo realizarse el retorno por otra vía, lo que generalmente supone un incremento del recorrido y una pérdida de calidad del itinerario ciclista. La propuesta definida en el PMUS de implantación de carril bici se ha diseñado analizando la conectividad de la red y la complementariedad con las zonas 30, por lo que se desestima la propuesta de modificar los carriles bici por ciclo calles o ciclocarriles en el PMUS.

- Alegación

Propuesta 4.1.2. Implantación de ciclocarriles en aquellas vías en que se aconseje

Existen multitud de calles donde la calzada se puede compartir entre vehículos y bicicletas. Por tanto, es deseable la implantación de ciclo carriles y ciclo calles. El éxito de esta infraestructura viene condicionado por la persecución efectiva del aparcamiento en doble fila.

En el apartado anterior se dieron ejemplos de calles donde sería deseable implantar un ciclo carril. En muchas otras calles de Valencia, como calle Yecla o calle Maximiliano Thous, sería preferible esta infraestructura.

Por otro lado, es totalmente necesario potenciar las ciclocalles. Este punto no existe en las propuestas de este documento. Una solución es declarar calle 30 (o ciclo calle) todas las calles de la ciudad de un solo carril y sentido, como ya se ha realizado con éxito en otras ciudades de España.

- Respuesta a la alegación

El nuevo Reglamento General de Circulación limita la velocidad máxima de circulación a 30 km/h en aquellas vías de un solo carril por sentido, no estando justificada la inclusión en el PMUS de una propuesta que ya es de obligado cumplimiento, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Propuesto 4. 2.1. Eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual

El aumento de la demanda ciclista exige una mejora continuada de la calidad y conectividad de la red. En este sentido, ésta es una propuesta necesaria, aunque peca de ser excesivamente genérica y sin planteamientos concretos.

- Respuesta a la alegación

Siendo el PMUS un documento de planeamiento estratégico no parece conveniente que detalle las actuaciones que se desarrollarán mediante otros documentos, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Se sugiere la eliminación de carriles bici sobre aceras estrechas en aquellas calles que sean tranquilas y, en los casos donde sea apropiado, la progresiva sustitución de los carriles bici sobre la acera por ciclo calles o ciclo carriles en calles tranquilas. Se ofrecen algunos ejemplos: calle Vicente Zaragoza, pero manteniendo el tramo entre calle Diógenes López Mechó y Av. de Catalunya, calle San Vicente de Paúl, multitud de calles de Ruzafa.

- Respuesta a la alegación

Si bien se comparte el concepto de que la sección ideal del carril bici está situado a distinta cota que la acera, la casuística es muy variada, existiendo carriles bici junto a aceras que están funcionando adecuadamente, con lo que no se puede plantear la progresiva y general sustitución de los carriles bici, principalmente por una cuestión económica. Sólo en aquellos casos en los que se hayan detectado ineficiencias el PMUS plantea una propuesta de Eliminación de ineficiencias en el trazado de la red actual (Propuesta 4.2.1.) en la que se resalta la necesidad de actuar en algunos itinerarios adaptándolos a los nuevos criterios de diseño, principalmente aquellos implantados hace tiempo con lo que se estima que esta propuesta se encuentra ya incluida dentro del PMUS.

- Alegación

4.3.1. Continuación con la ampliación del número de plazas de estacionamiento para bicicletas por la ciudad.

El estacionamiento de bicicletas debe ser preferentemente en calzada. En el caso de aceras estrechas, es imperativo ubicar los aparcabicis sobre la calzada eliminando plazas de parking.

- Respuesta a la alegación

Siendo el PMUS un documento de planeamiento estratégico no parece conveniente que detalle las actuaciones que se desarrollarán en el proceso de implantación de los aparcabicis, por lo que se desestima esta alegación

- Alegación

El tipo de soporte debe ser de tipo U invertida. No se recomienda, en ningún caso ni bajo cualquier periodo de duración, los aparcabicis con soportes de rueda (pág. 99 PMUS).

Con acuerdo a la LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana (Artículo 8: Estacionamiento de bicicletas) el Ayuntamiento de Valencia deberá instalar aparcabicis en puntos de interés tales como centros de estudios, centros de salud, centros de ocio, centros comerciales, polideportivos, parques, puntos de intercambio modal... En estos lugares, se deberá abandonar la política de instalación bajo demanda porque ésta es una competencia del Ayuntamiento.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación se basa en información errónea, el Ayuntamiento instala aparcabicicletas en aquellos centros *atractores* en los que se ha constatado una demanda real por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

El Ayuntamiento debe saber, también, que la mayoría de los ciudadanos desconocen que los aparcabicis se instalan bajo demanda y desconoce, también, el trámite para demandar dicha instalación (instancia general por registro de entrada). Por lo tanto, no parece acertado continuar con la política de instalación de aparcabicis bajo demanda.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación también contiene errores en su planteamiento. El Ayuntamiento dispone de una elevada demanda de solicitud de aparcabicis que supera la capacidad de instalación. Por lo que no puede considerarse que los ciudadanos sean desconocedores de esta política de demanda, desestimándose la inclusión de esta propuesta en el PMUS.



- Alegación

En pág. 99 del PMUS se indica que ‘dentro del centro de la ciudad y de tránsitos para adentro existe buena oferta de aparcabicis’. No basta con que existan los aparcabicis, hace falta que sean visibles y se conozca su ubicación. En la calle, los aparcabicis con suficiente importancia se deberían señalar. También se deberían adoptar criterios para la instalación de los aparcabicis, de forma que cualquier usuario sepa dónde buscarlos.

Por ejemplo, cerca de pasos de peatones o en las esquinas de las manzanas. También sería recomendable una herramienta web o una aplicación para el teléfono móvil con el plano actualizado de los puntos de estacionamiento de bicicleta privada. En la pág. 98 del PMUS se indica que hay 793 puntos, luego su ubicación es conocida.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS definir soluciones de detalle que son competencia de los respectivos servicios municipales. La app de movilidad referida en la propuesta 13.2.4 incluye información sobre la ubicación de los aparcabicis, por lo que no procede estimar esta alegación.

- Alegación

4.3.3. Fomento de la instalación de puntos de estacionamiento en edificios y actividades privadas así como en grandes centros *atractores* de gestión privada.

El Artículo 8: Estacionamiento de bicicletas, de la LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, dice:

I. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique.

El Ayuntamiento de Valencia deberá vigilar el cumplimiento de dicha ley en edificios de nueva construcción donde ya se contempla la dedicación de un espacio a parking de bicicletas. En los edificios antiguos deberá fomentar efectivamente la instalación, por ejemplo mediando entre los vecinos que demanden la instalación de los aparcabicis y encuentren oposición entre otros vecinos.

También habrá que fomentar el aumento de la oferta de aparcabicis en los parkings de pago privados.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS la vigilancia del cumplimiento de la legislación vigente, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

5.1.1. Modificación de la ordenanza municipal reguladora de la venta no sedentaria.

El Ayuntamiento de Valencia debería ir más allá y regular la venta de segunda mano de bicicletas.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta ya está incluida en el PMUS. En la propuesta 5.1.1. se establece que se especifique en la ordenanza la prohibición de venta de bicicletas.

- Alegación

Indicadores

Indicadores propuestos en el PMUS poco adecuados o mejorables

2.2 km de red de carril bici

Indica sólo el tamaño de la red, no su calidad ni su grado de conexión. Es muy poco representativo.



- Respuesta a la alegación

Contrariamente a lo expresado en la alegación, el indicador 2.2. km de red de carril bici es un indicador de gran valor, dado que se puede actualizar con gran facilidad y permite el seguimiento de la propuesta 4.1.1

- Alegación

2.3 Número de aparcabicis implantados

Necesidad de diferenciar entre los aparcabicis ‘por la ciudad’ [Propuesta 4.3.1.], los aparcabicis ‘en las principales paradas de transporte público’ [Propuesta 4.3.2.] y los aparcabicis ‘de gestión privada’ [Propuesta 4.3.3.]. Podría ocurrir que el indicador aumente debido a que se está ampliando generosamente la oferta de aparcabicis ‘por la ciudad’ mientras que en los otros ámbitos no se avanza o incluso se eliminan plazas.

- Respuesta a la alegación

No se considera conveniente la inclusión de los indicadores número de aparcabicis implantados por la ciudad; y el número de aparcabicis implantados en las principales paradas de transporte público y los de gestión privada, por la dificultad de medir con criterios homogéneos a todas las paradas de transporte público así como su actualización, considerándose de poca relevancia la información aportada por este indicador, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

2.7 Número de ciclistas muertos por atropello

No hay ninguna propuesta encaminada directamente a reducir la accidentalidad ciclista. Este indicador no serviría para realizar el seguimiento o el éxito de dicha propuesta concreta. Si la motivación de este indicador es reducir la inseguridad vial recomendamos un indicador de número de accidentes ciclistas.

- Respuesta a la alegación

En relación con la primera frase de la alegación, la accidentabilidad ciclista no es consecuencia de una causa concreta sobre la que se puedan realizar propuestas, sino que puede estar relacionada con diversas circunstancias sobre las que se han definido propuestas tendentes a aumentar la seguridad vial. El indicador 2.7 N° de ciclistas muertos por atropello extracta los accidentes de gravedad máxima en los que interviene un ciclista, por lo que se estima oportuno diferenciarlos del total de accidentes en los que interviene un ciclista (Indicador.2.8), por lo que se desestima la alegación.

- Alegación

Indicadores propuestos para seguir el progreso de otras propuestas.

- Indicador eliminar ineficiencias. [Propuesta 4.2.11
- Indicador mantenimiento. [Propuesta 4.2.2.]
- Indicador bicicletas robadas. [Programa 5.1]
- Porcentaje de bicicletas recuperadas respecto de las robadas.

[Programa 5.1]

- Porcentaje de bicicletas recuperadas devueltas a su dueño. [Programa 5.1]

Indicadores que faltan.

- Porcentaje de km de carril bici en calzada y segregado (tipología óptima de carril bici) [Propuestas 4.1.1. y 4.1.3.]

- Porcentaje de km de ciclo calle respecto del viario total. [Propuestas 4.1.2. y 4.1.3.]

- Porcentaje de km de ciclo carriles respecto del viario total. [Propuestas 4.1.2. y 4.1.3.]

- Promedio de km de carril bici conectados. En una red ideal donde todos los km de carril bici estuvieran conectados, los km totales serían iguales al indicador promedio de km de carril bici conectados que propongo. Ejercicio mental: tengo 100 carriles bici totalmente desconectados unos de otros de 1 km de longitud cada uno. km totales: 100 km. promedio de km de carril bici conectados: 1 km. Si la mitad de esos carriles están conectados con la otra mitad: km totales 100km, promedio de km de carril bici conectados: 50 km. [Programa 4.1.]

- Respuesta a la alegación

Es importante resaltar que para que un indicador de seguimiento sea considerado adecuado, es preciso que éste sea de sencillo cálculo y fácil actualización. De todos los indicadores propuestos, no se acepta ninguno por la dificultad de medir o de recopilar anualmente la información dada la diversidad de la fuente de los datos, o por encontrarse incluidos en el listado de indicadores del PMUS directa o indirectamente, por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta.

- Alegación

Nuestras propuestas (de Valencia en Bici - AE.A):

Medidas básicas:

Reconocimiento explícito de que los usuarios de la bici (de todas las edades) tienen todo el derecho a poder circular con plena seguridad y comodidad por todas las calles y barrios de la ciudad. Este principio debe primar sobre la fluidez de tráfico a motor, su opción a aparcar en la vía, etc.

- Respuesta a la alegación

La ordenanza de circulación de la ciudad de Valencia, en su Título V. Circulación de bicicletas regula el derecho a poder circular en bicicleta por todas las calles y barrios de la ciudad. En relación al estacionamiento también recoge el artículo 39, dedicado al estacionamiento en bicicletas. No es objeto del PMUS establecer lo que ya recoge la Ordenanza de circulación, el Reglamento General de Circulación o la Ley

de tráfico, Circulación de vehículos a Motor y seguridad vial, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Ciudad 30. Calmado del tráfico en la ciudad. La limitación de velocidad máxima a 30km/h en toda la ciudad es condición imprescindible para garantizar la seguridad del ciclista y promover el uso de la bici.

- Respuesta a la alegación

Además de la limitación de la velocidad máxima a 30 km/h que el nuevo Reglamento General de Circulación establece en calzadas de un solo carril de circulación por sentido, en el PMUS se propone la creación de zonas 30 en 29 barrios. No es viable una ‘ciudad 30’, no existe ningún ejemplo en Europa en el que se haya implantado este concepto de forma global y generalizada y sí numerosos ejemplos que han apostado por la estrategia que propone el PMUS de insertar numerosas zonas 30 en la ciudad. Esta solicitud es inviable, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Oficina de la bicicleta (o de modos no motorizados). Es un departamento técnico del ayuntamiento, con capacidad de decisión y gestión, para promover y coordinar los programas de todas las áreas municipales relacionadas con la bici: educación, juventud, seguridad, tráfico, cultura, deportes,,bici + transporte público... y que debería implantar el Plan director de la bici. Debería estar integrada en el ente gestor del PMUS,

- Respuesta a la alegación

No procede incluir la Oficina de la bicicleta en el PMUS por existir un acuerdo plenario referido a su creación.

- Alegación

Desarrollo de un Plan director de la bici (o de modos no motorizados). Y con él adherirse a la red de ciudades por la bici.

- Respuesta a la alegación

Desde el año 1982 en que se construyeron los primeros tramos de carril bici en la Av. de Blasco Ibáñez, la ciudad de Valencia cuenta con una larga trayectoria de actuaciones realizadas para favorecer el uso de la bicicleta. En estos más de treinta años se han materializado muchos de los objetivos a incluir en un plan director de la bicicleta, por lo que en la actualidad, éste no tendría mayor alcance que las propuestas incluidas en el propio PMUS. La adhesión a la red de ciudades por la bicicleta es una iniciativa que se está tramitando actualmente por el Ayuntamiento, por todo lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Más bicis a cambio de menos coches. Enfocar la estrategia de crecimiento de usuarios de la bicicleta de forma que el trasvase sea desde el automóvil y no de peatones o usuarios del transporte público.

- Respuesta a la alegación

Este podría ser un lema para la campaña de promoción de la bicicleta, sin embargo no compete al PMUS definir el detalle de dichas campañas con lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Infraestructura y diseño viario:

Malla ciclista urbana y metropolitana. Diseñar, implementar y mantener una red ciclista urbana y metropolitana, integrada, jerarquizada, segura, con viales amplios, directos, visibles, con información de itinerarios.... contando con ciclocalles, ciclocarriles, carriles-bici en calzada.. que permitan el doble sentido de circulación (con

una anchura de 3 m.). Integrar los diversos sistemas de bicicleta pública (JCDecaux, Domoblue y MOVUS) y exigir que la Generalitat ejecute dicha malla ciclista contemplada en sus sucesivos planes de infraestructuras.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS definir el detalle de las propuestas de diseño y dimensionamiento de los itinerarios ciclistas, ya que éstas dependen de los proyectos concretos de implantación.

La integración de los diversos sistemas de bicicleta pública del AMV no es competencia del Ayuntamiento de Valencia y por tanto no se puede incluir en el PMUS. Por otra parte, es importante analizar todo el proceso logístico y la dinámica de funcionamiento de un sistema antes de lanzar propuestas que no supondrían una mejora del servicio. El servicio de bicicletas públicas de alquiler Valenbisi presenta en la actualidad un funcionamiento pendular en el que las estaciones situadas en los barrios más periféricos se llenan al finalizar la jornada laboral, no ofreciéndose el servicio adecuado a los usuarios. En las circunstancias actuales, la integración con los otros servicios existentes en el área metropolitana incrementaría la demanda en estas estaciones, con lo que se prestaría peor calidad del servicio a los residentes del entorno, debiendo desestimarse esta alegación por ser Valenbisi un servicio que ofrece la ciudad prioritariamente a sus residentes.

- Alegación

Ciclo calles y ciclo carriles como infraestructura ciclista preferente, en lugar del carril bici sobre la acera. Se debe abandonar el carril bici sobre las aceras porque supone una invasión del espacio de los peatones y lanza el mensaje equivocado de que las bicicletas deben/pueden ir por la acera, en lugar de compartir la calzada con el resto de vehículos.



- Respuesta a la alegación

Como se ha expuesto anteriormente, el PMUS concibe los desplazamientos ciclistas en general como una combinación de calles con velocidad limitada a 30 km/h en los tramos próximos al origen y destino del viaje y por carril bici en el tramo central del desplazamiento con adecuadas condiciones de seguridad, todo ello desde la convicción de que es la mejor solución para el universo de usuarios ciclistas. La implantación del carril bici en vías ya urbanizadas es compleja, la solución ideal de ubicar el carril bici a cota de calzada requiere mayor anchura que no está siempre disponible. Por otra parte, existen tramos de carril bici a cota de acera, separados de ésta por alineaciones de arbolado, farolas, etc. que presentan un funcionamiento similar a la solución ideal a distinta cota, por lo que no se estima esta alegación.

- Alegación

Anillo ciclista por las rondas, especialmente la Ronda Interior. Ver propuesta: <http://bit.ly/12101Mu>. Un anillo que, además de articular la movilidad ciclista alrededor de todo el centro urbano, nos acercará a las ciudades europeas y se convertirá en un emblema y un referente para la ciudadanía local y el turismo que nos visita. Cabe decir que la mínima inversión económica en este proyecto, tendrá un inmediato retorno que sin duda recaerá a la sociedad valenciana a través del comercio, el turismo y otras potencialidades.

- Respuesta a la alegación

El anillo ciclista ya está incluido dentro de las propuestas del PMUS (véase mapa de la malla de la red de itinerarios ciclistas de la propuesta 4.1.3)

- Alegación

Bicis públicas con un sistema compatible para toda el AMV., de calidad y suficiente para toda la demanda potencial, garantizando que siempre hayan bicis para tomar y bornes para devolver.

- Respuesta a la alegación

Como ya se ha comentado anteriormente, se desestima esta propuesta por no considerarse viable y por encontrarse fuera de las competencias del Ayuntamiento de Valencia.

- Alegación

Biciaparcamientos en lugares estratégicos (Las escuelas, garajes, administraciones públicas, las fincas... deben disponer de aparcamientos) seguros y cómodos (generalmente en la calzada). Se debe permitir aparcar en mobiliario urbano, sin dañarlo y sin entorpecer el paso.

- Respuesta a la alegación

Ya se ha hecho referencia a los aparcamientos de bicicletas en otra alegación anterior. Por otra parte, la Ordenanza de circulación ya regula los estacionamientos para la bicicleta, por lo que no se puede estimar esta alegación.

- Alegación

Normativa y regulación.

Principios: Mínimas limitaciones para la bici (como al peatón). Tanto de circulación como de aparcamiento y no se le deben aplicar todas las medidas destinadas al vehículo a motor.

- Respuesta a la alegación

La bicicleta debe cumplir la Ordenanza de circulación con lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

Actualizar la ordenanza de circulación. Hacer preferente la circulación ciclista con soluciones como contemplar la circulación de bicicletas a en doble sentido en todas las calles, que las bicicletas puedan hacer como stop semáforos que

regulen sólo el paso de peatones, permitir adelantarse a la línea de coches y posicionarnos más allá del paso de peatones para ser visibles y no respirar humos tóxicos. Se debe permitir el transporte de carritos para niños, animalitos y bultos y por tanto eliminar la limitación al peso de los remolques que deben pesar menos del 50% del peso del vehículo tractor, que es una norma pensada para vehículos a motor.

- Respuesta a la alegación

Esta alegación, referente a la actualización de la Ordenanza de Circulación, incluye una serie de propuestas con distinto grado de consideración, las hay que ya están incluidas en las propias propuestas del PMUS (4.2.3 Posibilidad de circulación de bicicletas en doble sentido en calles de zona 30), incluidas en el nuevo Reglamento General de Circulación o contrarias a la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En cualquier caso, la modificación de la Ordenanza de Circulación no puede ser contemplada en el PMUS, sino que debería tramitarse para recoger las propuestas contenidas en el documento definitivo del PMUS que fueran de aplicación, por lo que no procede la consideración de esta alegación.

- Alegación

Señalización vertical específica ciclista. Con indicación de rutas ciclistas sugeridas y distancias medidas en tiempo. Por ejemplo, con los minutos que se tarda desde la propia señal hasta lugares emblemáticos de la ciudad como edificios públicos, museos o barrios.

- Respuesta a la alegación

Dada la gran cantidad de señalética y mobiliario urbano existente en la ciudad no parece conveniente establecer señalización vertical con indicaciones de destino y distancias (o tiempos), en cualquier caso se trata de una cuestión de detalle correspondiente a los servicios técnicos municipales y no al PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Asegurar la intermodalidad de bici con el transporte público (trenes y autobuses), tanto en forma de biciaparcamientos en las estaciones como en facilitar el transporte de la bici como equipaje en el mismo, o cuanto menos, ampliando horarios y bicicletas que se puedan transportar. El conseguirlo podía ser una de las tareas de la oficina de la bicicleta. Esta oficina fue acordada por pleno municipal y no consta en este borrador de PMUS.

- Respuesta a la alegación

Ya existe un programa completo para favorecer la intermodalidad con la bicicleta por lo que esta propuesta se encuentra contenida en el PMUS.

- Alegación

Promoción y formación.

La promoción de la bici no sólo es deseable y posible -dado su bajo % de uso en comparación con otras ciudades europeas- sino que además es un imperativo legal y una recomendación de todos los organismos y estrategias que tienen que ver con la salud, el medio ambiente y la movilidad. Cabe organizar semanas de la bici, biciexcursiones, masas críticas, ciclovías recreativas, carteles de promoción, incentivos al uso de la bici. Favorecer

- Acciones de sensibilización, información y formación.
- Biciescuelas para aprender a montar y circular en bici, programas de movilidad sostenible (no sólo seguridad vial) en centros escolares.
- Programas de fomento del uso de la bicicleta. En centros de estudio(escuelas, institutos, universidades), centros de salud, centros deportivos, centros de trabajo, grupos juveniles y/o de tiempo libre...
- Campañas de información y sensibilización hacia las buenas prácticas de convivencia entre de automovilistas, ciclistas y peatones.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya incluye una propuesta de Campañas de promoción 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.

- Alegación

Herramientas web para ciclistas. Explicar normativa, consejos de seguridad, plano de carriles bici, calles tranquilas y aparcabicis actualizados...

- Respuesta a la alegación

La propuesta 13.2.4 contiene el desarrollo de una App de la movilidad que ofrecerá numerosa información de interés para los usuarios de la bicicleta, parte de la cual ya está en la página web municipal.

- Alegación

○ Cuerpo de la policía local en bicicleta. No solo en zona playa durante el verano, sino todo el año para vigilancia en calles, parque del Turia, barrios... Que en general los miembros de la policía conozcan mejor la ordenanza en lo relativo a la bicicleta.

○ Bicis para los empleados públicos municipales.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS establecer el tipo de vehículo que debe llevar la policía local o los empleados públicos, por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

○ Apoyo a las empresas y negocios ciclistas. Rebaja de tasas, cesión de locales a bajo coste para instalación de negocios, financiación con 0% de interés.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta, además de no considerarse conveniente desde el punto de vista de que puede ser discriminatoria frente a otros tipos de actividades comerciales, no es competencia del PMUS, con lo que se desestima su inclusión.

- Alegación

3. Alegaciones a los programas .r propuestas de regulación del tráfico privado

Programa 9.1: Jerarquización y reordenación del tráfico

La introducción a este programa es contradictoria a todo lo establecido en la estrategia, se considera que existen niveles de baja congestión y que por eso no es necesario realizar un cambio radical en la funcionalidad de las vías de la ciudad.

Estamos totalmente en contra de esta aseveración. Lo que se debe conseguir es el fomento y priorización de los modos de transporte sostenibles y por ello, se debe cambiar la realidad de la ciudad de Valencia, que se indica en este mismo punto, para que el transporte privado no siga siendo competitivo a los modos más sostenibles. El objetivo de todo este documento, PMUS, es hacer más competitivos los modos sostenibles y racionalizar el uso del vehículo privado para reducir los impactos que produce en la ciudadanía y mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Se plantean algunas restricciones al uso irracional del automóvil pueden ser:

- En la propiedad: pueden ser económicas (impuestos de matriculación y circulación y ventajas fiscales para los coches compartidos) o regulatorias (normas de homologación de vehículos, de adquisición de vehículos y ventajas para automóviles compartidos).

- En la circulación: económicas (peajes de infraestructuras, peajes urbanos), regulatorias (vías y giros prohibidos a los automóviles siempre o en determinados periodos; áreas de restricción de tráfico; horarios y días de restricción de todos o determinados vehículos; límites al número de viajes) o físicas (disminución de

la capacidad de determinadas vías mediante reducción de carriles o supresión de accesos e itinerarios).

- Respuesta a la alegación

Respecto a posibles impuestos de matriculación y ventajas fiscales... para tratar la problemática actual, no es objeto del alcance del PMUS, siendo ésta una iniciativa a tomar en su caso, por los órganos de gobierno municipal.

El PMUS plantea ya una propuesta de jerarquización del viario y de reorganización de flujos en varias entradas/salidas de la ciudad, y una propuesta de reordenación de los sentidos de circulación en el centro. La prohibición de determinados movimientos en intersecciones, debe obedecer prioritariamente a cuestiones de seguridad vial y de ordenación de la circulación y no a restringir movimientos, ya que con ello se prolongarían los tiempos de los trayectos y se generarían mayores concentraciones de contaminación acústica y atmosférica.

- Alegación

- En el aparcamiento: económicas (tarificación del aparcamiento en la calle; tasas sobre vados y otros mecanismos de cobro de los estacionamientos en edificaciones y espacios privados) regulatorias (reglas de aparcamiento en la calle (horarios y lugares en los que no se puede aparcar); estándares de aparcamiento en edificaciones y físicas (localización y número de las plazas de aparcamiento)).

- Respuesta a la alegación

El PMUS como documento estratégico no entra en la definición del detalle de las políticas tarifarias de aparcamiento por lo que se desestima esta propuesta.

- Alegación

De las restricciones citadas las de aparcamiento y circulación tienen un efecto directo sobre las vías urbanas, no obstante, las restricciones en la propiedad disuaden de la compra e indirectamente también afectan al espacio público.

Propuesta 9.1.1. Jerarquización escalonada del viario.

Se debería realizar un plan de gestión del estacionamiento en toda la ciudad, porque si bien es cierto que reducir el estacionamiento en estas vías puede ser interesante para eliminar el ‘tráfico de agitación’ puede provocar el efecto contrario de mejora de la fluidez en esas vías y saturación del estacionamiento en vías secundarias. Lo que es importante es tomar medidas de reducción del número de vehículos que entren en la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya establece medidas en relación a la reorganización del espacio de estacionamiento (Programa 11.1.) por lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

Sigue diciendo la propuesta que pretende establecer una jerarquización del viario de la ciudad, plenamente compatible con la funcionalidad actual y con el planeamiento vigente, pero que desde el punto de la movilidad sostenible ayude a escalonar los flujos en la ciudad de modo que se vaya reduciendo la presión del automóvil a medida que se van atravesando los diversos anillos viarios que rodean la ciudad.

No podemos alcanzar a conocer como se considera reducir la presión del automóvil, no se enumera ninguna medida que se vaya a realizar y por el contrario consideramos que tan solo se señalan las vías que ya existen.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de jerarquización del viario debe ser entendida en conjunto con el resto de medidas del PMUS en lo que a modos de transporte y distribución del uso del espacio atañe (peatones, bicis, transporte público). Así, es fácil entrever que con las medidas propuestas de priorización de la circulación a pie, en bici, y la potenciación de

EMT, se consigue una efectiva reducción del espacio destinado al vehículo privado, efecto justamente buscado con la jerarquización propuesta.

- Alegación

Por último se incluiría en la propuesta el viario de acceso al centro, que como se ha indicado en la propuesta 1.2.2, deberá disponer de aceras más amplias de modo que se garantice la accesibilidad a residentes y actividades, pero se desincentive el flujo de paso por dichos viales.

Es interesante que se comiencen a ampliar aceras y espacios peatonales para mejorar la situación del peatón y mejora del espacio público, no obstante, consideramos insuficiente la actuación propuesta en el punto 1.2.2 dado que solo se refiere a un anillo de la ciudad. Añadiríamos que en las vías citadas también se debe establecer un espacio segregado en calzada para ciclistas y se deben reducir el ancho de los carriles del vehículo a motor.

- Respuesta a la alegación

El PMUS propone todo el casco histórico como zona 30, por tanto por toda esta zona está regulada como una ciclo calle, con calzada destinada al uso preferente de la bicicleta y cuya velocidad máxima permitida al tráfico general es de 30 km/h con lo que se estima que el contenido de esta alegación ya está considerado en el PMUS.

- Alegación

Los instrumentos para la moderación del tráfico en vías de considerable intensidad de circulación se basan en la mejora de las condiciones de desplazamiento de los medios de transporte más sostenibles, lo que implica especialmente un nuevo reparto del espacio y de la prioridad otorgada en las intersecciones. Se propone reducir el número y ancho de los carriles y estudiar si es necesario modificar el tratamiento de las intersecciones.

- Respuesta a la alegación

Calificándose al PMUS como un documento estratégico no está dentro de su alcance el estudio y solución de la totalidad de viales de la ciudad. Las propuestas contenidas dentro del programa de regulación del tráfico privado junto con las de mejora del transporte público en la que se establecen medidas de priorización del transporte público en superficie ya contienen propuestas de reordenación del espacio viario para la priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad (p.ej.: propuesta 6.1.1. Mejora de la velocidad comercial de EMT).

- Alegación

También podrían establecerse restricciones al paso al centro histórico, aunque también consideramos importante que se controle el acceso a ciertas áreas de la ciudad, como los espacios residenciales, tal y como se hace en las ciudades que se establece una jerarquía viaria en orden a las supermanzanas de zonas residenciales en los barrios. Estas restricciones se podrían llevar a cabo por medio de diferentes herramientas como son las tecnológicas, cámaras de identificación de matrículas o simples barreras físicas o marmolillos escamoteables. Así como, ampliación de las aceras pero no sólo en el centro de la ciudad, o calles con direcciones que no faciliten la línea recta en el vehículo por el interior de estas zonas calmadas.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de supermanzanas ya se ha incluido en el documento del PMUS (véase programa 2.2.) y todo un programa de intervención peatonal que trata de fomentar los desplazamientos peatonales en toda la ciudad, con lo que el contenido de esta alegación está incluido en el PMUS.

- Alegación

El control de la velocidad. Desde la aparición del automóvil en la ciudad se considera necesaria la limitación de la velocidad porque de lo contrario se haría extremadamente peligroso e incompatible con la vida urbana. Por eso proponemos

cambio de la ciudad por CIUDAD 30, como máxima velocidad y solo en casos excepcionales 50.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya ha sido respondida en puntos anteriores de esta alegación.

- Alegación

Propuesta 9.1.2.

Reorganización de flujos en varias entradas/ salidas de la ciudad.

Nos parece una propuesta muy limitada, tan solo en dos calles.

- Respuesta a la alegación

El plano del PMUS representa dos calles, aquellas donde la intervención es más importante y su impacto positivo en la movilidad sostenible es mayor. Sin embargo existe un plano más completo en la siguiente página donde se detallan todos los flujos de entradas/salidas de la ciudad.

- Alegación

Proponemos un carril ciclista en las dos márgenes del río bidireccional. El río es una arteria básica de la ciudad y debe tener carril de uso para el desplazamiento real, el existente en el cauce del río debe fomentar el uso lúdico de la bicicleta pero el fomento de los desplazamientos en bicicleta se consigue poniendo el carril en las vías importantes.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta en uno de los márgenes del río ya está planteada (salvo en el tramo de Viveros y el Museo San Pío V); en el otro margen del río su inserción es compleja y se dificulta su implantación, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Programa 10.1: Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad

Sobre la ampliación de las zonas 30 de la ciudad, echamos a faltar que esta consideración no se haga para toda la ciudad, por ello nuestra propuesta es Ciudad 30, pero toda la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión ya ha sido respondida en puntos anteriores de esta alegación.

- Alegación

Coincidimos en que lo importante es el carácter de recorrido local dominante el que debe determinar la circulación interna, con una plataforma única en todas las calles con tráfico calmado y sin necesidad de fijar pivotes sino otras fórmulas de disuasión al estacionamiento ilegal. Consideramos muy importante que las zonas 30 vayan acompañadas de fórmulas de restricción de la entrada de vehículos, las zonas calmadas lo son por la reducción de la velocidad pero también por otras medidas que apoyan a la restricción de la entrada de vehículos y que favorecen el uso del espacio público a la ciudadanía.

- Respuesta a la alegación

Las medidas para el calmado del tráfico quedan especificadas ya en el PMUS dentro de la propuesta 10.1.1.

- Alegación

Propuesta 11.1.4

Mejora de la organización del estacionamiento de motocicletas

Estamos de acuerdo en que se realice en calzada y también así debería hacerse para las bicicletas, los estacionamientos de estas también deben ser en calzada para favorecer el uso de la calzada y no de la acera por bicicletas y motocicletas.



- Respuesta a la alegación

La propuesta de organización del estacionamiento de bicis, de carácter estratégico, incluye la implantación de aparcabicis de manera generalizada por la ciudad. La ubicación exacta depende del encaje urbanístico en cada momento, siendo la calzada uno de los lugares idóneos.

- Alegación

Programa 12.1: Actuación en puntos de déficit de plazas de carga y descarga

También consideramos que se debe realizar un plan específico de carga y descarga en el que se fomente la creación de iniciativas de uso de vehículos sostenibles en la ‘última milla’ con el objetivo que se elimine lo máximo posible el uso de vehículos carbonizados en el interior de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya recoge la propuesta 12.2.1. Implantación de las medidas y recomendaciones recogidas en el proyecto SMILE de la UE, este proyecto ya incluye medidas y soluciones específicas de logística urbana para mejorar la eficiencia energética y otros impactos sociales y medio-ambientales asociados.

- Alegación

Programa 15.1: Promoción de la movilidad sostenible

Consideramos del todo necesario facilitar formación tanto a menores como a adultos con el objetivo de transmitir buenas prácticas en la conducción que transmiten desde conocimientos sobre normativa hasta posicionamiento en calzada con el objetivo de eliminar el uso de la acera por los ciclistas y mejorar su seguridad en calzada. Cuantos más ciclistas haya en calzada más segura será esta y la formación es básica para conseguir estos objetivos.

Al respecto de la promoción de la movilidad sostenible queremos hacerles conocedores de la actividad que la actuación Aula de la bici, con domicilio social en

Valencia realiza. Actividades de promoción de la bicicleta y la movilidad sostenible tanto para adultos como para la infancia. Ejemplo, las actividades realizadas este mismo verano en el municipio de Tavernes de la Valldigna con cursos de circulación segura y de aprender así como todos los que se realizan en el municipio de Valencia.

<http://www.auladelabici.org/>

Se propone realizar estos cursos tanto a adultos como a menores en los colegios, así como facilitarles cursos de circulación a los abonados de Valenbisi.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya plantea una propuesta para la promoción del uso de la bicicleta, con lo que se considera que esta cuestión ya está incluida.

- Alegación

Propuestas de apoyo al emprendimiento relacionado con la mejora de la movilidad en la ciudad.

Bicicletas de carga. Existen diferentes estudios que indican que la tendencia en las ciudades europeas es a transportar las mercancías dentro de las ciudades con bicicletas.

Según datos de un proyecto de la Unión Europea que recopila información de 322 ciudades europeas al menos la mitad de las entregas de carga podrían ser transferidas a la entrega por medio de bicicletas.
<http://www.cyclelogistics.eu/index.php?id=4>

Por lo que nuestra propuesta al respecto es que se elabore un Plan de Distribución Urbano de Mercancías (DUM) en el que se prevea el transporte de mercancías en bicicletas, facilitando un apoyo desde el Ayuntamiento a las iniciativas emprendedoras que surjan al respecto. Este apoyo puede ser desde la exención de impuestos por la actividad en los primeros años, también se podría facilitar un espacio gratuito para el almacén, publicidad de la iniciativa en los primeros años, etc.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya recoge la propuesta 12.2.1. Implantación de las medidas y recomendaciones recogidas en el proyecto Smile de la UE, este proyecto ya incluye medidas y soluciones específicas de logística urbana para mejorar la eficiencia energética y otros impactos sociales y medio-ambientales asociados.

- Alegación

Carsharing.

En apoyo a la reducción del uso del automóvil privado, se tiende a empezar por dejar de poseer un vehículo en propiedad. Se ha comprobado que el hecho de tener un vehículo te incita a no valorar los costes reales y a utilizarlo para darle sentido a la inversión realizada en la compra. Por ello, existe una tendencia al alza en el resto de países Europeos e incluso en algunas ciudades españolas al uso del *carsharing*.

El debate sobre la importancia de la motorización y la propiedad del automóvil para el uso de este medio de transporte parte del principio de que la propiedad del automóvil induce su uso y esto se traduce en un aumento de los kilómetros recorridos por este medio de transporte.

La lógica económica y social de la propiedad del vehículo induce el uso del mismo: una vez que el individuo ha realizado la inversión en la compra del automóvil (los costes fijos), sus costes de utilización (costes variables) son relativamente pequeños, inferiores por ejemplo a los del transporte colectivo.

De ese modo, el automóvil tiende a ser usado en ámbitos en los que no es eficaz ambiental, social o incluso económicamente para el conjunto de la población. Además en la medida en que el automóvil es un bien de prestigio social, su empleo también sobrepasa las necesidades de desplazamiento para adentrarse en el campo de las necesidades impuestas culturalmente.

Los efectos de la propiedad del automóvil sobre su uso se generan fundamentalmente en el régimen de propiedad individual, pero no en el régimen de

propiedad compartida. Esa es la clave de la creación de los denominados clubes o empresas de coches multiusuario (*carsharing*, en terminología anglosajona), organizaciones que disponen de automóviles de uso colectivo que son empleados por los socios a su demanda.

El servicio de coche compartido es un servicio moderno disponible en muchas ciudades europeas y una alternativa a la adquisición de un vehículo privado, actuando como complemento a otros sistemas de movilidad sostenible. Es un servicio de alquiler de coches de corta duración, enmarcado en la filosofía de consumo colaborativo

Por todo ello se considera importante fomentar el uso de estos servicios dado que promueve el uso racional de los medios de transporte y ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo sólo cuando se necesita, sin obligación de ser su propietario.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión no es competencia del PMUS sino que es una cuestión a desarrollar por la iniciativa privada, con lo que no compete al PMUS plantear esta propuesta.

- Alegación

Carpooling o viaje compartido.

Consiste en que dos o más personas compartan un vehículo privado para realizar sus desplazamientos ya sea de manera esporádica o habitual.

En Valencia ya existe esta web de *carpooling* pero es necesario que exista un personal asignado que realice el seguimiento, mediante vigilancia, encuestas, revisión de los objetivos, nuevas campañas de promoción, etc.

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento ha puesto en marcha una web en la que pretende impulsar la iniciativa de compartir coche para fomentar entre la población un uso más racional del vehículo privado. <http://valencia.compartir.org/>



La gestión de esta web es competencia de los servicios técnicos municipales por lo que se considera independiente de la tramitación de este documento del PMUS.

26.- Instancia con número de registro 00105 2013 06966, presentada por D. *****, en nombre de la Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret, en fecha 14/11/2013.

- Alegación

Se propone la ampliación de la acera derecha del puente de Astilleros dirección Natzaret-puerto como un primer paso para construir un paseo marítimo del litoral vinculado a la recuperación de la relación del río con el mar, con la Marina y el paseo marítimo Cabanyal-Malvarrosa y con las playas del sur.

- Respuesta a la alegación

Puesto que se va a incluir un itinerario peatonal complementario que conecte el puerto atravesando el Puente de Astilleros y la Ciudad de las Artes y las Ciencias en la propuesta de creación de itinerario peatonal se estima conveniente la ampliación de la acera como actuación para el fomento del tránsito peatonal en el PMUS.

- Alegación

Reconvertir la autopista del Saler en un bulvar para calmar el tráfico, liberar espacio para nuevos itinerarios peatonales y ciclistas. Y facilitar un futuro Tranvía de la Costa para comunicar todo el litoral municipal de norte a sur.

- Respuesta a la alegación

La planificación de la red tranviaria de Valencia y su área metropolitana es competencia de la Generalitat Valenciana; la planificación de la red de accesos viales principales de la ciudad depende, según el caso, del Ministerio de Fomento o de la Generalitat Valenciana. No cabe la inclusión de esta alegación en el PMUS al excederse el marco de competencias del Ayuntamiento.

- Alegación

Calles 30. Para equilibrar la coexistencia segura entre vehículos, bicicletas y peatones establece el PMUS un itinerario de calles 30 en nuestro barrio. Proponemos que se amplíe a las calles Manuel Carboneres y el Sech para calmar el tráfico en esa zona en la que detectamos excesos de velocidad y conducción temeraria.

- Respuesta a la alegación

Se estima conveniente incluir en el PMUS la ampliación a las calles Manuel Carboneres y el Sech de la zona 30 propuesta actualmente en Nazaret por parte del PMUS.

27.- Instancia con número de registro 00110 2013 123977, presentada por D^a *****, en nombre de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia.

- Alegación

1º.- Desde el punto de vista de los ciudadanos tiene mucha relevancia el que se aproveche la oportunidad que ofrece el Plan de Movilidad para intentar conseguir una reducción del ruido provocado por el tráfico de vehículos que constituye un serio problema en nuestra ciudad dada la intensidad del tráfico.

2º.- Con respecto a los itinerarios peatonales, para que puedan ser debidamente utilizados es necesario que sean dotados con las mínimas medidas que garanticen a los peatones una visibilidad y confortabilidad, entre otros aspectos deben de dotarse de un alumbrado público adecuado y resto de mobiliario urbano y servicios tales como: fuentes con agua potable, bancos y arbolado, etc.

- Respuesta a la alegación

El Programa 1.1 de creación de itinerarios peatonales plantea el acondicionamiento del espacio peatonal en lo relativo a mobiliario urbano, pavimentos, etc., con lo que esta alegación se estima incluida ya en el PMUS.

- Alegación



3°.- Respecto de los servicios públicos de transporte urbano, consideramos imprescindible dotar a todas las Paradas de autobuses de EMT de asientos y sombra. Debería implantarse líneas específicas de la EMT dirigidas a Centros Médicos de Especialidades (p. ej.: de Patraix a Monteolivete en las que actualmente no existe transporte público) y también otras líneas que conecten la ciudad con las pedanías. Con relación a los taxis se propone la aplicación de una ‘tarifa plana nocturna’.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico, y profundiza en los aspectos del incremento de la calidad de acceso en las paradas. La cuestión del mobiliario urbano (marquesinas con asientos) depende en muchos casos del espacio existente en la acera donde se ubica la parada, por lo que no se puede estimar en su extensión esta alegación.

El PMUS propone una reorganización de la red de autobuses para adaptarla a las necesidades de la población, lo que incluye la conexión de los barrios con los principales centros *atractores* (incluyendo centros de especialidades), por lo que se considera que esta propuesta está incluida en el PMUS.

La aplicación de una tarifa plana nocturna en el sector de los taxis, hace referencia a competencias de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, por lo que no procede su consideración como alegación al PMUS.

- Alegación

4°.- Se propone igualmente la implantación e incremento de aparcamientos disuasorios en la ciudad.

- Respuesta a la alegación

La existencia de aparcamientos disuasorios en la ciudad depende de la disponibilidad de suelo público, además de ser estacionamientos de dimensión mayor y conexiones con la red de metro, tren, tranvía... En este sentido el PMUS contempla el ‘Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el Área Metropolitana de Valencia’ en la propuesta 8.3.1. Desde el ámbito del PMUS se sugiere

la potenciación de este tipo de estacionamientos de dimensión metropolitana en las dos únicas zonas con espacio o conexión a la red de Metro que hay dentro del término municipal: Sant Isidre y en Faitanar (parada de metro de Valencia Sud), con lo que se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

5º.- Se solicita que se efectúe un incremento zonas peatonales tanto en el centro de la ciudad como en el conjunto de los cascos históricos existentes en la misma.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea toda una serie de propuestas de mejoras de intervención peatonal en el casco histórico con el programa 1.2. Plan centro de mejoras peatonales, así como en los conjuntos históricos tradicionales con el programa de potenciación de las centralidades de barrio, por lo que se considera que el contenido de esta alegación ya está incluido en el PMUS.

- Alegación

6º.- Proponemos que se incremente en la ciudad de forma paulatina en los barrios la implantación de las denominadas ‘Zonas 30’.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una propuesta muy completa de ‘zonas 30’ en 29 barrios de la ciudad para el calmado del tráfico, por lo que se considera que el contenido de esta propuesta ya está contenido en el PMUS.

- Alegación

7º.- Consideramos imprescindible que respecto del denominado ‘carril bici’ se efectúe un adecuado mantenimiento de los mismos y que se encuentren debidamente señalizados, así como se efectúe una limpieza más frecuente de los mismos para que puedan ser utilizados de forma adecuada.



- Respuesta a la alegación

En este sentido el PMUS ya incluye la propuesta 4.2.2. Establecimiento y mejora de la red ciclista.

- Alegación

8º.- En las llamadas 'vías rápidas' deben de instalarse Pantallas acústicas para amortiguar el ruido procedente del tráfico.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y como tal no profundiza en aspectos concretos en materia de ruido que puede requerir del estudio de soluciones concretas a plantear, de acuerdo a la ley de protección contra la contaminación acústica, por este motivo se desestima la presente alegación para su inclusión en el PMUS.

- Alegación

9º.- Proponemos la instalación, en puntos estratégicos de la ciudad, de Paneles públicos que muestren en tiempo real el nivel de ruido y contaminación en diferentes puntos de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta se considera como una iniciativa correspondiente a los correspondientes servicios técnicos municipales, no siendo objeto del alcance del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

10.- Consideramos imprescindible, para garantizar una movilidad realmente sostenible, que no se produzca una reducción de frecuencia de paso del transporte público en festivos y puentes vacacionales, de forma que el transporte público se consolide como una alternativa real al vehículo privado.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS el diseño en detalle de la oferta de transporte de autobús y de metro; por ello, debiendo solicitarse por otras vías y no por el PMUS.

- Alegación

11.- También consideramos esencial que se produzca un incremento del transporte público (preferiblemente bonificado) para el desplazamiento de los ciudadanos a los polígonos industriales.

- Respuesta a la alegación

Existen numerosas experiencias en las que se ha fracasado al implantar sistemas de transporte público a los polígonos industriales... con todo el PMUS propone una línea de autobús circulando por el único gran polígono industrial que hay en la ciudad, Vara de Quart. El resto de polígonos están en el área metropolitana, con lo que la competencia es de Conselleria, por lo que debe desestimarse la presente alegación.

- Alegación

12.- Entendemos que debería actuarse de forma decidida, con el fin de que la movilidad sostenible se pueda llevar a efecto, en la eliminación tapones urbanísticos.

- Respuesta a la alegación

La eliminación de los tapones urbanísticos no es objeto del PMUS y debe contemplarse en el correspondiente Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento, por lo que se desestima la inclusión de esta petición en el PMUS.

- Alegación

Segunda. Con relación al PMUS la Asociación de Vecinos de Nazaret formula las siguientes alegaciones y sugerencias que esta Federación integra como propias:

A.- La coincidencia en el tiempo del final periodo de alegaciones al PMUS y el inicio de la exposición al público del Plan Especial Marina Real Juan Carlos I nos



permite presentar alegaciones, sugerencias y propuestas de poco coste para mejorar la movilidad y la vertebración territorial en esta parte del litoral de la ciudad de Valencia.

Proponemos una serie de medidas para conectar la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la zona de la Punta de la c/ Jesús Morante y Borrás, con la Marina, a través de la parte nueva de Moreras y del barrio de Natzaret, con el eje de conexión del viejo cauce del Turia como vinculo de unión.

Propuestas sugerencias y alegaciones

1) Itinerarios peatonales

1-1) Señalizar el acceso peatonal y de carril bici del puente de la línea T2 de metro tranvía que salva las vías del tren. Se evitaría así que los turistas vayan desde el Oceanográfico hasta la Marina por donde van los coches. Con una buena señalización orientativa para peatones y ciclistas, en la que se informe del tiempo medio previsto para llegar a pie o en bicicleta a los principales puntos de los itinerarios que planteamos evitando riesgos innecesarios.

- Respuesta a la alegación

El contenido de la alegación se considera justificado, sin embargo se debería proponer esta alegación en el marco del Plan Especial Marina Real Juan Carlos I o como una actuación aislada a desarrollar por los servicios competentes, pero no en el PMUS.

- Alegación

1-2) Habilitar un enlace peatonal-bici bajo el puente del ferrocarril, conectando la actual calle sin salida en el lateral del Centro de Investigación Príncipe Felipe, con el jardín de Moreras por la margen derecha del viejo cauce. Así se evitaría también el peligro para turistas y vecinos al cruzar las vías del tren.

- Respuesta a la alegación

No se entiende esta propuesta, ya que el acceso peatonal y de carril bici del puente de la línea T2 ya está habilitado y permite este acceso, con lo la conexión propuesta ya está en servicio.

- Alegación

1-3) Instalar una pequeña pasarela peatonal para salvar el canal de agua y acceder al jardín del Turia de la margen izquierda en la avenida de Francia.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y como tal no profundiza en aspectos concretos que requieren del estudio de soluciones concretas, por lo que se desestima esta petición dentro del PMUS.

- Alegación

1-4) Plan participativo de usos públicos del circuito urbano de F1 que incluya la reutilización del espacio público y la apertura de la pasarela peatonal ‘Cuc de Llum’ mejorando la movilidad entre el Grau, Moreres-Natzaret y la Marina.

- Respuesta a la alegación

No es objeto del PMUS hacer referencia al plan participativo de uso público del circuito urbano de F1, por lo que esta petición debe desestimarse como propuesta en el PMUS.

- Alegación

Transporte Público: Ampliar un poco la línea 95 de la EMT para mejorar y normalizar la conexión de la CAC con la Marina, a través de Moreres y Natzaret sin recortar los actuales servicios de transporte que llegan hasta nuestro barrio. Este recorrido enlazaría el Parque de Cabecera con la Marina, dotando de servicio al barrio nuevo de Moreres y Natzaret. Se normalizaría el servicio temporal de ‘microbuses’ para desplazar turistas por el itinerario más largo de la Avda. del Puerto.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico que establece directrices y programas generales de actuación, dejándose necesariamente los aspectos específicos de la aplicación concreta de cada medida a los proyectos de implantación. Tiene sentido, por tanto, proponer esta alegación en el marco del Plan Especial Marina Real Juan Carlos I, pero no en el PMUS.

- Alegación

B.- Propuesta vecinal paseo peatonal-bici: Enlace fachada portuaria sur Natzaret-La Punta con el Saler y Jardín del Turia.

En la reunión celebrada el 17 de Mayo de 2012 la representación vecinal (las dos AA.VV. del barrio de Natzaret y la presidenta de la Federación de AA.VV. de Valencia) propuso, y se aceptó por la representación de la Autoridad Portuaria, la construcción de un paseo peatonal y carril- bici como un primer paso para recuperar un área de transición ciudadana entre al barrio de Natzaret y las instalaciones portuarias.

La viabilidad de la propuesta en el corto plazo se ve facilitada por el cese de la actividad y el rescate de la concesión de la parcela de la antigua fábrica Moyresa-Bunge.

Dicho paseo se construirá por parte de la Autoridad Portuaria desde el Puente de Astilleros hasta el enlace con el carril-bici Pinedo-el Saler en la zona de la Punta con el siguiente itinerario:

- 1) Plaza y paseo del Levante UD. Posibilidad de reutilizar el canal de agua para actividades vinculadas al Polideportivo.
- 2) C/ Jesús Nazareno retranqueando el muro de la fábrica con especial atención al desmantelamiento de los depósitos de hexano y al rediseño de los nuevos límites con las instalaciones industriales abandonadas.

3) C/Castell de Pop: rediseño de la zona verde preexistente y de la parada de la EMT.

4) C/ El Sech y c/ Manuel Carboneres: retranquear el muro de Benimar para formar un paseo entre las dos hileras de palmeras.

5) Enlace con el parque Marazul, continuando por la calle Algemessí retranqueando el muro del almacén de maderas.

6) Unión con el jardín de separación entre la ZAL y el Casal de la Pau-viviendas realojados por expropiaciones en la huerta de la Punta.

7) Conexión con el carril bici Pinedo-el Saler-Parc Natural de l'Albufera. Se diseñará el itinerario con áreas de sombra y descanso para viandantes.

Para hacer posible la conexión del paseo litoral-portuario citado con el jardín del Turia se solicita al Ayuntamiento su continuidad en el tramo de su competencia con la propuesta siguiente, según se acordó con el concejal Bellver en reunión de 18 de Julio 2012 en la que participamos las dos AA.VV. del barrio:

Construir entre el Puente de Astilleros y la zona de la Ciudad de las Ciencias y la Avda. de Francia el siguiente itinerario peatonal y de carril bici:

1) Enlazar la Plaza del Levante UD. con la zona de Cocoteros acondicionando los ojos del Puente de Astilleros.

2) Continuidad por la actual zona ajardinada del barrio de Moreras.

3) Construir rampa para bajar al viejo cauce a la altura del puente del ferrocarril. El paseo continuará por debajo de dicho puente.

4) Enlazará por la izquierda con la actual calle sin salida del centro Investigación Príncipe Felipe —tramo Antic Camí del Valladar- y por la derecha con el tramo del jardín del Turia existente junto al final de la Avda. Francia mediante la construcción de una pequeña pasarela.



5) Se continuará dicho paseo hasta conectar con el resto del jardín del Turia a la altura del puente de l'Assut de l'Or.

- Respuesta a la alegación

Se acepta la inclusión de un itinerario peatonal complementario que conecte el puerto atravesando el Puente de Astilleros y la Ciudad de las Artes y las Ciencias dentro de la propuesta de creación de itinerarios peatonales.

- Alegación

C.- De acuerdo con el criterio del PMUS de orientar el diseño urbano a facilitar la movilidad proponemos:

- La ampliación de la acera derecha del Puente de Astilleros dirección Natzaret-puerto como un primer paso para construir un Paseo Marítimo del Litoral vinculado a la recuperación de la relación del río con el mar, con la Marina y el paseo marítimo Cabanyal-Malvarrosa y con las playas del sur.

- Respuesta a la alegación

Puesto que se va a incluir un itinerario peatonal complementario que conecte el puerto atravesando el Puente de Astilleros y la Ciudad de las Artes y las Ciencias en la propuesta de creación de itinerario peatonal se estima conveniente la ampliación de la acera como actuación para el fomento del tránsito peatonal en el PMUS.

- Alegación

Reconvertir la autopista del Saler en un bulevar para calmar el tráfico, liberar espacio para nuevos itinerarios peatonales y ciclistas. Y facilitar un futuro Tranvía de la Costa para comunicar todo el litoral municipal de norte a sur.

- Respuesta a la alegación

La planificación de la red tranviaria de Valencia y su área metropolitana depende de la Generalitat Valenciana; la planificación de la red de accesos viales

principales de la ciudad depende, según el caso, del Ministerio de Fomento o de la Generalitat Valenciana. No cabe la inclusión de esta alegación en el PMUS al excederse el marco de competencias del Ayuntamiento.

- Alegación

Calles 30. Para equilibrar la coexistencia segura entre vehículos, bicicletas y peatones establece el PMUS un itinerario de calles 30 en nuestro barrio. Proponemos que se amplíe a las calles Manuel Carboneres y el Sech para calmar el tráfico en esa zona en la que detectamos excesos de velocidad y conducción temeraria.

- Respuesta a la alegación

Se estima conveniente incluir en el PMUS la ampliación a las calles Manuel Carboneres y el Sech de la zona 30 propuesta actualmente en Nazaret por parte del PMUS.

- Alegación

Tercera.- Alegaciones al PMUS propuestas por la Associació de Sant Marcel·lí que esta federación igualmente incorpora como propias al presente escrito de alegaciones.

Punto 2.2 Caracterización de la movilidad urbana:

El estudio está hecho en un momento de crisis que afecta negativamente a los desplazamientos por trabajo, por consumo y ocio, pero debería plantearse situaciones diferentes en un futuro sin crisis y con más desplazamientos

Los movimientos desde los pueblos y hasta los pueblos del cinturón metropolitano no parece que se ajusten a la realidad, pensamos que son superiores.

Cuando se habla de la contaminación (aspectos ambientales) se descarta el aeropuerto, nosotros consideramos que dejar fuera al aeropuerto es un error grave porque los aviones (con o sin permiso) cruzan el espacio aéreo de la ciudad, pasando por encima de algunos barrios (como San Marcelino) y la influencia ambiental es



directa tanto de ruido como de emisiones de gases. Además el aeropuerto supone un movimiento importante de personas tanto en transporte público como en vehículos motorizados. Por eso es un grave error del PMUS.

Tampoco se valora suficientemente el impacto ambiental, tanto ruido como de emisiones de gases, del Puerto de Valencia, que es de los más importados en tráfico de mercancías del Mediterráneo.

- Respuesta a la alegación

El escenario del Plan contempla la previsible evolución económica de la ciudad y el efecto de la recuperación de los índices de movilidad. Todos los flujos de transporte analizados provienen de la encuesta de movilidad realizada a residentes en Valencia, por lo que se ajustan perfectamente a la realidad. No es objeto del PMUS valorar el impacto que produce la actividad del aeropuerto ni del puerto por lo que se desestima la presente alegación.

- Alegación

Punto 2.3 Movilidad para peatones:

En el PMUS se atribuyen la culpa de la siniestralidad solo a defectos viarios y de los peatones, y no a los vehículos privados, como por ejemplo el exceso de velocidad, la impunidad de los conductores.

- Respuesta a la alegación

Se acepta la inclusión de esta puntualización en el documento.

- Alegación

Punto 2.4 Movilidad en bicicleta:

El PMUS atribuye la falta de aparcamientos privados de bicicletas a la falta de demandas por parte de vecindad, aspecto del que no estamos de acuerdo.

- Respuesta a la alegación

Los criterios aplicados para la instalación de aparcabicicletas han consistido fundamentalmente en instalar aparcabicicletas en aquellos entornos en los que se ha constatado la existencia de demanda real y por otra parte en considerar aquellas solicitudes de instalación realizadas por ciudadanos que estuvieran debidamente fundamentadas, demandas de instalación de aparcabicicletas que se vienen recibiendo con regularidad en este Servicio y que normalmente superan la disponibilidad de aparcabicicletas a instalar. En el documento se hace evidente que existe una diferencia de oferta de aparcabiscis en el centro de la ciudad en relación a las zonas más nuevas. Por lo anterior, no procede estimar esta alegación

- Alegación

Punto 2.5 Transporte público:

Solicitamos tarjetas únicas para todo tipo de transporte en autobús y metro, para moverse por la ciudad, como por ejemplo la de Ámsterdam.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya plantea en su propuesta 8.1.3 la simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, con lo que esta alegación ya se encuentra incluida en el documento. Además, esa tarjeta ya existe desde 2006 y se llama Móbilis.

- Alegación

Gestión del transporte público (pág. 141): Área de recepción, control de averías y seguridad. Visto lo que ocurrió en el accidente de Metro, no es posible que dependa de un conductor el control de velocidad. Solicitamos un sistema de autorregulación automática ante las curvas y tramos peligrosos.

- Respuesta a la alegación

Esta cuestión no es competencia del Ayuntamiento de Valencia, sino de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, por lo que se desestima esta alegación.

Independientemente de eso, todos los tramos subterráneos de la red de Metrovalencia ya cuentan con el sistema que se solicita (ATO).

- Alegación

Punto 2.6 Trafico privado.

Buscar soluciones a la situación de los barrios de San Marcelino y Ruzafa que aparecen como barrios paradigmáticos de falta de plazas de aparcamiento y por tanto de aparcamientos en doble fila.

- Respuesta a la alegación

Dentro de la estrategia planteada para el aparcamiento en la ciudad, la propuesta 11.1.3. incluye todos aquellos barrios con problemática de aparcamiento identificada, como puede ser el barrio de San Marcelino, mediante la intensificación de las labores de vigilancia de la doble fila así como mediante la reconversión de plazas de estacionamiento en rotación, por lo que se estima que esta propuesta ya se considera incluida dentro del PMUS.

El barrio de Ruzafa sí que se ha incluido dentro de la propuesta 11.1.1 de implantación de la zona naranja en el Eixample y centro histórico, de esta forma se facilita la posibilidad de estacionamiento en superficie a los residentes.

- Alegación

Punto 4.1 Diagnósis sectorial

La red de la EMT referente al barrio San Marcelino es mucho lenta y hay muchas paradas. Las cuatro líneas van hacia el centro (27, 9, 10 y 64) y no hay conexión con puntos de mucho de interés como la Universidad (vía radial), con la playa o con el Centro de Especialistas de Monteolivete. El paro sesga mucho el resultado del tráfico y por tanto no se puede centrar el plan en la situación actual.

- Respuesta a la alegación

El PMUS propone una reorganización de la red de autobuses para adaptarla a las necesidades de la población, lo que incluye la conexión de los barrios con los principales centros *atractores* (incluyendo centros de especialidades), por lo que se considera que esta propuesta está incluida en el PMUS.

- Alegación

La movilidad sostenible está ligada a la calidad del aire, por eso pedimos paneles informativos dinámicos que marquen en cada momento la calidad del aire a la zona del bulevar, por la gran cantidad de gente que transita este vial, no solo para desplazamientos comunes, sino también como deporte u ocio.

- Respuesta a la alegación

Esta propuesta se considera como una iniciativa correspondiente a los correspondientes servicios municipales, no siendo objeto del alcance del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Punto 6.2 Líneas estratégicas de actuación

Consideramos muy importante hacer de peatones la plaza de la iglesia del barrio (cruce de los calles del Arzobispo Olaechea y San Marcelino) y que funcione como contrapeso de la zona del Bulevar que desplaza la centralidad del barrio. El plan lo nombra pero no concreta específicamente, ni tampoco habla de las deficientes aceras del C/ San Marcelino, que se deberían aumentar la anchura. Tampoco especifica la cuestión de mucho de interés sobre las zonas 30 las vías centrales del barrio (C/ San Marcelino y C/ Arzobispo Olaechea).

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y, como tal, no profundiza en aspectos concretos que requerirán del estudio de soluciones cuando las propuestas concretas se materialicen, pero sí incluye las líneas básicas de actuación que se deben seguir.

- Alegación

Punto 8 Propuestas de actuación:

La C/ San Vicente Mártir se omite en las valoraciones del PMUS, a pesar de que -según consideramos- el ámbito de esta calle es una de las zonas más castigadas de la ciudad, la única arteria de entrada desde la zona metropolitana del sur hacia el centro de la ciudad, y además con grandes deficiencias. Encontramos a faltar un programa de actuación la calle de San Vicente Mártir y que consideramos habría que darle más importancia. Estaría bien poner un carril bici para dirigirse en el centro.

- Respuesta a la alegación

En la propuesta de creación de itinerarios ciclistas está planteada la creación de un carril bici a lo largo de toda la calle San Vicente, con lo que se considera incluida esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

No hay referencia a la conexión para peatones con las pedanías del sur, ni con las zonas próximas del área metropolitana. Cualquier itinerario para dirigirse a las pedanías o a la zona metropolitana del sur se encuentra interrumpida por las infraestructuras viarias (V-30 y otras carreteras) y por el río Turia.

- Respuesta a la alegación

En la página 101 del documento del PMUS se detalla la red de carriles bici futura del AMV, plano que también está en el anexo cartográfico (BICI_O_01.Red de bicicletas (Área Metropolitana). En él queda reflejada toda la red de carriles bici de la ciudad conectando con la red existente y planificada de itinerarios ciclistas metropolitanos con los de la ciudad de Valencia.

Para que toda la red esté conectada se acepta la propuesta de incluir los carriles bici futuros que conecte con los municipios colindantes del Área Metropolitana de Valencia en el Plano de propuesta de carriles bici tal y como se expresa en la alegación.

- Alegación

Como ejemplo el puente de acceso a la pedanía de la Torre que es casi impracticable o una ruta para peatones por ir a Paiporta, imposible porque solo hay carreteras.

- Respuesta a la alegación

En la actualidad existe un proyecto básico aprobado de conexión Gaspar Aguilar-San Vicente-V30-CV400 que incluye la conexión ciclista con el puente de acceso a la pedanía. La ejecución de este futuro carril bici se incorporará en la propuesta de carriles bici del PMUS.

- Alegación

En los cruces regulados por semáforos opinamos que se debe reconsiderar y minimizar la utilización del color ámbar de los semáforos, que permite el paso de los coches mientras no hay peatones cruzando, pero que en la práctica da prioridad a los coches con grave riesgo de atropello para los peatones y ciclistas. Se podría impulsar una campaña de educación vial para respetar el color ámbar de los semáforos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya recoge en su propuesta 15.1.1 campañas de promoción de la movilidad peatonal con lo que se considera que esta propuesta ya está incluida en el documento.

- Alegación

En relación a los semáforos del bulevar sur, pedimos la adaptación para el paso seguro de invidentes, por ser una vía muy ancha.

- Respuesta a la alegación

El PMUS, en su propuesta 3.1.1. Mejora de los tiempos de verde en los pasos para peatones, plantea el ajuste y ampliación de los tiempos de verde de los semáforos

que regulan los pasos de peatones en grandes avenidas, como el Bulevar Sur. Sin embargo, no está dentro del alcance del PMUS la concreción de la tipología de la totalidad de pasos de peatones de la ciudad, en este caso de las Grandes Vías. En este sentido, este tipo de solicitudes debe tramitarse por otros cauces.

- Alegación

Cuarta.- A modo de conclusión. Consideramos que en este Plan ha fallado lo más importante: la participación. A pesar de que dentro del PMUS, en el punto 6.3 describe la Participación en la elaboración del PMUS de Valencia, solo se concretó en una jornada en el mes de julio a la que acudieron representantes de diferentes entidades ciudadanas. Pero no ha habido -al nuestro parecer- una participación «activa» para implicar en el diseño del PMUS al vecindad tanto individualmente como de los grupos organizados, como las asociaciones vecinales, colectivos ecologistas, usuarios de las bicicletas, estudiantes, gente mayor, etc.

- Respuesta a la alegación

El proceso de participación ciudadana desarrollado simultáneamente con la elaboración del PMUS ha sido de gran utilidad para tomar el pulso de la opinión de distintos sectores y entidades y ratificar las distintas líneas de actuación establecidas y basadas en el profundo conocimiento de todos los aspectos de la movilidad en la ciudad que el equipo redactor ha alcanzado a partir del análisis y diagnóstico de toda la información obtenida, así como de la actividad cotidiana que desarrolla el Servicio de Transportes, Circulación y sus Infraestructuras, como servicio gestor de la movilidad. Prueba de ello son las numerosas muestras de reconocimiento al trabajo realizado que se han incluido en los escritos presentados dentro del reglamentario proceso de exposición al público y presentación de alegaciones, el cual va a tener como resultado la incorporación en el documento definitivo de numerosas aportaciones realizadas.

- Alegación

Encontramos a faltar una referencia a la caótica distribución de equipamientos y recursos en Valencia que muchas veces obligan a realizar desplazamientos largos y

complicados, motorizados normalmente. Como ejemplo un equipamiento construido recientemente como el hospital la Nueva Fe o algunos centros comerciales. Esto indica una mala práctica en la gestión de la movilidad a nuestra ciudad.

- Respuesta a la alegación

La distribución de los equipamientos es objeto del Plan General de Ordenación Urbana y no del PMUS, por lo que se desestima esta alegación.

28.- Instancia con número de registro 00110 2013 123978, presentada por Eduardo Gómez García, en nombre Unión, Progreso y Democracia (UPyD),

- Alegación

Consideraciones y propuestas

Primera.- Dudas sobre la naturaleza del PMUS.

Sin perjuicio de que UPyD apoye las iniciativas para evaluar y mejorar la movilidad de las ciudades, la primera duda que surge sobre el PMUS es si se constituye o no en uno de los Instrumentos que prevé el artículo 9 de la Ley GVA 6/2011, de movilidad de la Comunidad Valenciana.

En la documentación volcada en internet no indica si estamos ante el 'Plan Municipal de Movilidad' que obligatoriamente debe aprobarse antes de Mayo de 2015 o si es el documento base con el que posteriormente se redactará dicho Plan Municipal.

La cuestión no es baladí en tanto el procedimiento de tramitación y aprobación es diferente y su nivel de vinculación distinta (uno es de obligado cumplimiento e incluso debe estar coordinado con la revisión del PGOU) y, obviamente, el sistema de publicitación y exposición pública difiere considerablemente.

Por tanto, lo primero que debería indicarse en la web y en la documentación colgada en internet ante qué tipo de documento nos encontramos.

- Respuesta a la alegación

No se entiende la duda planteada en esta alegación. En ningún apartado del documento se hace referencia a un documento base. El título y contenido del documento expuesto a información pública es inequívoco: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, por lo que no procede estimar esta alegación.

- Alegación

Segundo.-

Entrando a valorar el contenido del PMUS podemos encontrar tres grandes apartados: Análisis y diagnóstico de la situación actual; Objetivos; Medidas.

Tercero.- Respecto del Análisis y diagnóstico de la situación actual: propuestas para completar el análisis.

UPyD destaca el gran volumen de datos recogidos y tratados que se incluyen en el PMUS y que, sin perjuicio de un análisis más profundo y sosegado, parece dar una imagen o foto sobre la situación actual. Sin perjuicio de lo anterior, convendría incluir dentro del análisis los siguientes puntos:

1) Indicar fuentes de información

No se detalla ni la Ficha de la ‘Encuesta de Movilidad’ ni la empresa que lo ha efectuado ni las fuentes de información utilizadas para recopilar el resto de datos utilizados para el PMUS.

- Respuesta a la alegación

En la elaboración del PMUS no se ha considerado relevante incluir la información referida en la alegación, por lo que se desestima.

- Alegación

La especificación e indización de las fuentes es esencial para poder verificar la autenticidad e idoneidad de los datos y poder contrastarlos con otras fuentes para así

determinar con mayor rigor y exactitud el análisis y diagnóstico. Por tanto, se propone que se relacionen y describan las fuentes de información utilizadas.

- Respuesta a la alegación

Las fuentes de información están detalladas en cada uno de los apartados en los que se emplean datos ajenos al ayuntamiento de Valencia. El documento indica en todos los cuadros, tablas, y gráficos la fuente de los datos por lo que se estima que esta petición ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

22) Estudiar la posible duplicidad de trayectos entre Metro y EMT.

Se echa en falta un estudio comparativo de los trayectos y frecuencias de las líneas de metro con las de EMT y de sus usuarios, especialmente de aquellos recorridos esencialmente coincidentes dentro de los límites de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

La EMT en su plan director ya realizó un análisis detallado de la complementariedad de las líneas de metro y tranvía con las líneas de autobús urbano, y las propuestas de este plan director se han tenido en cuenta para la elaboración del PMUS. Además, para realizar un correcto análisis de las necesidades a cubrir por la red de autobuses es preciso conocer el perfil de la demanda de cada línea, más allá de la mera coincidencia geográfica del trazado de cada línea. Eso es lo que se hizo en el Plan Director de la EMT y se ha trasladado a la propuesta del PMUS, por lo que se considera que esta petición ya está contenida en el Plan.

- Alegación

Cuarto.- Respecto a los objetivos.

En cuanto a los objetivos descritos en el PMUS no se puede estar más de acuerdo precisamente porque están expresados quizá de una forma muy general. De hecho, muchos coinciden con lo previsto en la propia Ley GVA 6/2011. Entendemos

que un plan de estas características y más teniendo en cuenta lo previsto en la ley autonómica, debería concretar los objetivos: nadie se va a negar a ‘profundizar en la mejora de la gestión de la movilidad para conseguir que los desplazamientos se realicen del modo más eficiente’ o a ‘mejorar la seguridad vial y la convivencia’ o ‘favorecer la expansión de la bicicleta’ o a ‘conseguir una mayor descarbonización del transporte’. Son frases muchas de ellas vacías de contenido real. Tampoco se alcanza a comprender que se pretenda ‘potenciar’ al peatón o la sostenibilidad de los desplazamientos si ya el 76,4% de los mismos se efectúan andando o en bici.

Lo deseable es que la Ingeniería especificara objetivos e hitos claros como por ejemplo:

- Cuál es el porcentaje de desplazamientos sostenibles a alcanzar, en cuanto tiempo y porqué.
- Cuántos desplazamientos en bicicleta deben alcanzarse de forma anual para
- Entender ‘expandido y normalizado el uso de la bicicleta’.
- Cómo garantizar la seguridad vial de los viandantes.
- Qué grado de ‘descarbonización’ del transporte debe alcanzarse.

- Respuesta a la alegación

Los objetivos planteados en el plan, son objetivos de actuación a nivel estratégico y se consideran esenciales para tener claras las áreas de mejora hacia las que el PMUS se dirige, de modo que la consecución de los mismos pueda garantizar una movilidad más sostenible y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En base a estos objetivos se han establecido unas líneas de actuación que luego se han concretado en programas y propuestas de mejora. Estos objetivos además son los exigidos por las directrices y recomendaciones europeas en la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (consúltese www.mobilityplans.eu).

Otra cosa muy distinta son los indicadores de seguimiento del plan, éstos sí que deben ser medibles (se debe poder calcular su valor), objetivos, objetivables (poner su

valor a futuro...). El apartado 10 del PMUS plantea una serie de indicadores que permitirán evaluar el éxito de la implantación de las medidas propuestas y constatar la evolución de los objetivos marcados, estructurados en consonancia con las propuestas marcadas. La UE marca como objetivos en materia de movilidad sostenible que como mínimo 2/3 de los desplazamientos se hagan en modos sostenibles (66%), Valencia supera esta cifra, por delante de las ciudades como Ámsterdam o Viena. Pero aún otras como Barcelona ($\pm 80\%$) y Bilbao ($\pm 86\%$) que superan esta cifra. Por tanto, superados los objetivos de la UE, se considera que cualquier avance en mejora de la sostenibilidad es un éxito. Proponer un objetivo anual carece de sentido pues está evidenciado que factores externos como el clima afectan a los parámetros de movilidad en bici y es mejor buscar comparativas tendenciales de varios años. Por último, tal y como se indica en el PMUS, el objetivo es descarbonizar toda la red de transporte público de la ciudad (EMT). Ese mismo objetivo para el vehículo privado carece de sentido pues depende de la evolución de la tecnología y del mercado y no del PMUS.

- Alegación

Efectivamente, la Ingeniera ha realizado una potente y sistematizadora labor de recopilación de datos, diagnóstico y evaluación pero a la hora de proponer objetivos y estrategias comienza a languidecer. A partir del Capítulo 6, el PUMS comienza a utilizarse grandilocuentes expresiones y, al final, más que un plan parece un listado de medidas que no parecen muy interconectadas, coordinadas o relacionadas entre sí, que no se relacionan con unos objetivos definidos y concretos y menos se establece un calendario de actuaciones. Falta incluso la evaluación de alternativas (v. gr. ¿por qué se permiten gasolineras dentro del casco urbano, si pretendemos eliminar coches de la ciudad? ¿por qué se permiten/no se limita el acceso a los parking públicos en el centro urbano si pretendemos fomentar el transporte público?)

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un plan estratégico y como tal no profundiza en aspectos concretos que requerirán del estudio de soluciones cuando las propuestas concretas se

materialicen. La cuestión de las gasolineras no compete al Plan sino a otros órganos con competencias en materia de ordenación territorial y urbanística.

El PMUS plantea mediante el programa 11.1 una necesaria reorganización del espacio de estacionamiento, que tiene como objetivo facilitar el estacionamiento a los residentes a la vez que prioriza el estacionamiento en aparcamiento subterráneo a los vehículos no residentes gestionando la oferta en superficie para poder liberar espacio a los peatones en superficie. La existencia de estacionamiento en subterráneo lo que hace es que no se genere tráfico de agitación (de vehículos buscando aparcamiento en superficie). En todo caso el PMUS no propone nuevos estacionamientos, con el objetivo de no aumentar la oferta de aparcamiento para el vehículo privado. Esta medida junto con la reorganización del aparcamiento en superficie y la gestión del aparcamiento en destino y para residentes son justo las que favorecen el uso de los otros modos.

- Alegación

En definitiva, una planificación estratégica —que es como se autodefine el PMUS analiza todos los aspectos relacionados con una organización, sus productos y servicios y sus procesos con ánimo de conseguir unos objetivos claros y concretos. En nuestro caso, de un pormenorizado análisis y diagnóstico previo se pasa a establecer unos objetivos totalmente indefinidos para terminar en un listado o batería de medidas que parece desconectado de la situación de partida y que tratan cada medio de transporte por separado y no de forma interrelacionada y con un objetivo común al sistema de transporte y circulación, que es hacerlo más eficiente en su conjunto.

Una prueba palmaria es que apenas se incide en la intermodalidad (cuatro párrafos en total) ya sea como Objetivo o Línea estratégica o en su Desarrollo a través de medidas (sólo se incide en el ‘Park& Ride’) o que la accesibilidad ni tan siquiera aparece como línea estratégica y en las medidas tan sólo se desarrolla para los autobuses, suponiendo una discriminación para las personas con dificultades.

En conclusión, se considera que el PMUS debería concretar y definir los objetivos. La ingeniería debería ser capaz de plantear distintos objetivos y estrategias

alternativas para que los ciudadanos y los órganos de gobierno decidieran y no limitarse a plantear una única línea de actuación.

- Respuesta a la alegación

En materia de intermodalidad el PMUS recoge toda una serie de propuestas de intermodalidad, que son las que necesita la ciudad y que se enumeran a continuación: Propuesta 4.3.2 Fomento de aparcabicicletas en las principales estaciones de transporte público de la ciudad; Propuesta 7.3.3 Publicación de un mapa multimodal de conexiones rápidas en la ciudad; Propuesta 8.2.1. Establecimiento preciso de los puntos de intercambio de Metrobús en Valencia; Propuesta 8.3.1 Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el AMV, con lo que claramente se evidencia que esta alegación está ya considerada en el PMUS.

Respecto a las cuestiones de accesibilidad, todas las propuestas planteadas en el PMUS tienen en cuenta los criterios de diseño de accesibilidad universal para que el espacio urbano sea capaz de dar respuesta a estas necesidades de movilidad de acuerdo con la línea estratégica 3 de asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura. Por otra parte, en la propuesta 14.1.1 de Elaboración de directrices de diseño urbano orientado a la movilidad se estima conveniente indicar expresamente que se tendrán en cuenta los criterios de accesibilidad universal por lo que se acepta la inclusión de esta puntualización en el PMUS.

- Alegación

Por otro lado, en cuanto a las líneas estratégicas, no deberían centrarse o clasificarse sólo en función del medio de transporte (peatón, bici, bus, tráfico privado, etc.) sino que deberían establecerse claros objetivos de eficiencia en el sistema y no sólo en sus propios elementos: no se debe perseguir que todos los medios de transporte lleguen a todos los sitios sino que en función de la distancia, tipo de usuario, condiciones del recorrido, etc. se prioricen o establezcan unos medios de transporte u otros o se coordinen para una mayor eficiencia para el servicio al ciudadano.

En este sentido, proponemos incluir como líneas estratégicas o principios de actuación los siguientes:

El establecimiento de un tiempo máximo de duración para los itinerarios. El ciudadano no debería tener que andar más de 15 minutos o de circular más de 10 minutos en bici para acudir a cualquier punto desde donde le deje un medio de transporte público.

- Respuesta a la alegación

Una línea estratégica debe ir más allá del simple establecimiento del tiempo de itinerario. Este criterio es muy subjetivo, dependiendo de los ciudadanos unos pueden considerar que un itinerario largo son 15 minutos mientras que otro que vive más alejado 25 minutos le parece muy adecuado. La línea estratégica para el peatón habla de potenciación de los desplazamientos (independientemente del tiempo que desee recorrer una persona), de poner en valor y recuperar los espacios públicos peatonales, y de asegurar la movilidad peatonal libre y segura. Por todo esto se desestima la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

La intermodalidad y/o intercomplementariedad de los medios de transporte público: el PMUS se refiere sólo a la intermodalidad entre transporte público y privado (Park&Ride) pero no fomenta ni prevé la intermodalidad entre transportes públicos (v. gr. metro y bus, o bici y metro/bus) que permitirían eliminar duplicidades de trayectos de Metro y Bus.

- Respuesta a la alegación

En materia de intermodalidad el PMUS recoge toda una serie de propuestas que se enumeran a continuación: Propuesta 4.3.2 Fomento de aparcabicicletas en las principales estaciones de transporte público de la ciudad; Propuesta 7.3.3 Publicación de un mapa multimodal de conexiones rápidas en la ciudad; Propuesta 8.2.1. Establecimiento preciso de los puntos de intercambio de Metrobús en Valencia;

Propuesta 8.3.1 Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el AMV, con lo que se estima que esta alegación está ya considerada en el PMUS.

- Alegación

La inclusión del taxi como otro de los medios de transporte público: el PMUS ha olvidado completamente al taxi tanto en sus objetivos, como líneas estratégicas y medidas. El taxi, bien coordinado con el resto de medios y a través de medidas como el 'join up taxi' o 'taxi compartido', puede ser un medio muy atractivo y barato para determinados servicios o trayectos, especialmente personas de edad avanzada.

- Respuesta a la alegación

El taxi ha quedado analizado como modo de transporte público sin embargo regular el servicio de taxi es competencia de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por este motivo se desestima esta propuesta.

- Alegación

Accesibilidad de todos los medios de transporte: la integración de las personas con dificultades para que puedan utilizar sin obstáculos todos los medios de transporte (bus, metro, tranvía, taxi).

- Respuesta a la alegación

El PMUS tiene entre sus objetivos conseguir una ciudad accesible para todos los ciudadanos, de manera que puedan realizar sus actividades en condiciones de igualdad, esto incluye tanto el diseño urbano como los modos de transporte. En este sentido el PMUS plantea la propuesta de mejora de los niveles de accesibilidad de la red de autobuses principalmente porque la accesibilidad en el metro y en el tranvía está garantizada, ya que sólo en el caso de las paradas de autobús se requiere de una actuación urbanística para elevar las rasantes de las aceras hasta la plataforma de entrada de los autobuses, por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta en el PMUS.

- Alegación

La coordinación con el Área metropolitana de Valencia: el PMUS debería haber sido impulsado y coordinado con los Municipios limítrofes y de la zona de influencia. De hecho, en los Capítulos relativos al Análisis, la Ingeniería insiste en la idea de una organización de transportes desde un punto de vista de área metropolitana o supramunicipal. Sin embargo, a la hora de marcar los objetivos y medidas la Organización metropolitana del transporte se diluye y casi desaparece, convirtiéndose en un deseo más que en un objetivo. El Ayuntamiento debería impulsar un Plan con el resto de municipios e incluso el Plan previsto en la propia Ley GVA 6/2011, instando a la Generalitat a tal efecto.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea para la mejora de la coordinación de la planificación del transporte y el territorio, en su propuesta 17.1.1. Redacción de un nuevo plan metropolitano de movilidad sostenible, con lo que se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

Quinto.- Respecto a las medidas (Cap. 8 y ss).

Dos de las principales críticas al PMUS son:

- La falta de concreción temporal de las medidas. No se indica ni el tiempo que se puede tardar en ejecutarlas ni cuáles deberían llevarse a cabo antes para poder desarrollar otras.

- Respuesta a la alegación

Se ha incluido en el PMUS una estimación de los costes de implantación de las propuestas con un horizonte de implantación genérico. Considerando la coyuntura económica actual, la programación de las inversiones necesarias en el período de vigencia del plan podría sufrir importantes variaciones, además de no encontrarse

definidas actualmente las posibilidades de financiación que otras instituciones o la iniciativa privada pudieran ofrecer.

- Alegación

La falta de justificación de la valoración económica de las medidas: ¿cómo se han presupuesto?, ¿qué referencias han tomado?

- Respuesta a la alegación

El PMUS ha estimado la valoración económica de las propuestas en base a la cuantificación de los distintos tipos de infraestructuras y el uso de ratios contrastados de construcción e implantación de dichas infraestructuras (km de carril bici, m² de calles a peatonalizar, superficie zona ORA...). No es objeto del PMUS entrar en el detalle concreto del modo en que se han realizado las valoraciones por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta.

- Alegación

En cuanto a las medidas concretas, se acompaña como Anexo I, la solicitud formulada por UPyD en relación con el metro y como Anexo II, algunas consideraciones o sugerencias que pueden resultar de interés para el PMUS.

I. Que UPyD ha constatado las innumerables quejas y molestias que está causando a los usuarios y ciudadanos el nuevo sistema de horarios implantado por Metro Valencia. Así, se ha vinculado la frecuencia de paso del metro a si el día es o no lectivo en vez del hasta ahora vigente de día laborable o festivo. Ello supone que muchos días laborables haya una frecuencia muchísimo menor de metro y lo mismo ocurre en determinadas épocas del año (v. gr. agosto o navidades).

II. Que esta reducción de la frecuencia supone un grave perjuicio y molestias para la gran mayoría de usuarios, pues no son ni profesores ni maestros ni estudiantes ni escolares sino trabajadores, profesionales, empresarios o ciudadanos. A mayor abundamiento, la vinculación a un supuesto horario lectivo tampoco coincide con el calendario escolar ni universitario, lo que aumenta la confusión y desorientación del

usuario incluso en el caso de que se trate de miembros del referido colectivo de la enseñanza.

III. Que, además, la aplicación de nuevo sistema horario se contradice con los refuerzos extraordinarios que se realizan para determinados eventos a lo largo del año en horario festivo.

IV. Que hasta la fecha no se ha producido ninguna justificación de dicho cambio horario, no habiéndose acreditado ningún tipo de mejora en eficiencia en la gestión o ahorro que no pudiera alcanzarse por otros medios y, sin embargo, se ha constatado un grave perjuicio para los usuarios.

V. Que el Ayuntamiento de Valencia no ha promovido ninguna actuación ante la FGV para solucionar un problema que afecta a centenares de miles de usuarios del Metro que lo utilizan para desplazarse por Valencia y alrededores.

- Respuesta a la alegación

El Ayuntamiento de Valencia no tiene competencias para actuar sobre el sistema de horarios implantado por MetroValencia, por ello esta solicitud no es objeto del PMUS por lo que deberá plantearse por otras vías.

- Alegación

VI. Que, al amparo del 29 de la Constitución, de la Ley orgánica 4/2001 y del art. 18 de la Ordenanza de Participación ciudadana, así como al amparo del artículo 4 de la Ordenanza de Participación ciudadana y del artículo 35 de la Ley 30/1992.

Anexo II. Consideraciones a las medidas del PMUS.

1. Medidas para Fomento de la Intermodalidad.

A) Posibles Centros de intercambio multimodal

Se trataría de plazas o grandes calles donde se fomente el paso de diversos tipos de transporte público que permitan la interconexión y fácil transbordo. El modelo

a seguir sería el de las estaciones de trenes de Alemania, donde en una misma gran plaza confluyen numerosas líneas de autobuses, estación de metro, aparcamientos de bici y la propia estación de ferrocarril. El ayuntamiento deberá fomentar y publicitar la existencia de estos nodos y facilitar mapas de transporte en la ciudad donde se vean esta confluencias claramente y ayuden a los viajeros a planificar su transporte de forma sencilla y visual.

Los centros de intercambio multimodal pueden servir como ‘puntos de encuentro’, como lo fue la estación de Pont de Fusta en su día. Para ello, se deberá proceder a facilitar la llegada al centro de intercambio tanto a vehículos a motor, como a bicicletas y peatones, en función de su situación en la ciudad. Un vistazo rápido permite identificar los siguientes puntos:

Estación del Norte-Plaza del Ayuntamiento, donde confluyen tren, metro y autobuses, aunque falta la adaptación a la bicicleta que podría venir con la peatonalización de la plaza o la adición de un carril bici por las calles Colón y Xàtiva. Debería ser el centro neurálgico de la intermodalidad y un lugar en el que poder hacer transbordo para acudir a cualquier parte de la ciudad o del área metropolitana, aprovechando la estación de trenes y los metrobuses.

- Respuesta a la alegación

La propuesta de modificación urbana de este centro neurálgico ya se propone dentro de las iniciativas del PMUS (Véase Área 1 del Itinerario peatonal IPP_03) ya que dicho cruce (Plaza de Toros, la Estació del Nord (Renfe) y a la calle Colón) merece un tratamiento especial de continuidad para los peatones de modo que se facilite el intercambio modal, coincidente con la propuesta 1.1.2. de ampliación del espacio peatonal, además de la inclusión de un carril bici en las calles Colón y Xàtiva, por lo que esta propuesta ya se encuentra incluida en el Plan.

- Alegación

- La estación del Cabañal, como nodo de la zona este de la ciudad y que podría recoger a los usuarios de Renfe que acudan desde el norte, que cuenta con una estación

de Valenbisi, pero sin acceso de carril bici directo. Frente a ella parte una de las cuatro líneas más utilizadas de autobús de la ciudad, el 81, que recorre toda Blasco Ibáñez. Faltaría una conexión de bus y bicicleta con el campus de Tarongers. Además, existe un pequeño parking junto a la estación, que no queda claro si están relacionados y, seguramente, se infravalora su potencial de P+R. Los buses exprés desde esta estación hacia las universidades de Blasco Ibáñez sería una excelente vía de acudir a la universidad para los usuarios de la línea de cercanías hacia Castellón y Segorbe.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea la construcción de un carril bici con acceso directo a la Estación del Cabañal, con lo que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

Por otra parte se estima conveniente incluir la Estación del Cabañal como punto de intercambio modal urbano-metropolitano dentro de la propuesta 8.2.1. Establecimiento de los puntos de intercambio de Metrobús en Valencia conectando en este caso con las líneas de Cercanías C-5 y C-6 de Renfe, Metrorbital y líneas de autobuses urbanos.

- Alegación

- San Isidro-València Sud, que cuenta con un excelente aparcamiento de gran tamaño junto a la estación de metro de València Sud para realizar P+R. Precisaría de indicaciones a lo largo de la V-30 y sería ideal que el aparcamiento fuera gratuito hasta la noche, incluyendo un billete gratuito de ida y vuelta de metro (es el sistema que se utiliza en Bolonia). Podría despejar la entrada de Valencia por la pista de Silla. Además, está la estación de tren de San Isidro, que es una estación terminal en un punto de la ciudad un poco alejado de los destinos principales; dotarla de buena intermodalidad con el metro de la estación de San Isidro podría revitalizar su uso.

- Respuesta a la alegación

Hay que puntualizar que el aparcamiento en València Sud es gratuito.

El PMUS ya plantea en su propuesta 8.3.1. Refuerzo y extensión de la red de estacionamientos disuasorios en el Área Metropolitana de Valencia, esto incluye Sant Isidre y Faitanar (parada de metro de València Sud) con lo que esta propuesta ya está incluida en el documento.

- Alegación

B) Evitación del doble pago:

Una de las mejores medidas para fomentar la intermodalidad es evitar el doble pago por realizar un trayecto. Si bien los transbordos en los autobuses y metro son gratuitos, los transbordos entre diferentes modalidades de transporte precisan de un billete especial o de realizar otro pago.

El escenario ideal es aquél en que, realizado el pago de una modalidad de transporte, se pueden realizar transbordos sin añadir un coste extra. La idea es que el viajero no tenga que pensar qué billetes debe comprar ni qué medios de transporte va a utilizar, sino que tenga conciencia de que todas las modalidades son un único sistema de transporte.

- Respuesta a la alegación

En este sentido el PMUS plantea la propuesta 8.1.3. Simplificación, coordinación y unificación del sistema tarifario, en la que se plantea el análisis y estudio de la unificación del sistema tarifario dentro del AMV, bonificaciones tarifarias,... por lo que se estima que esta propuesta ya está incluida en el PMUS.

- Alegación

2. Incentivar el uso del transporte público y educar en intermodalidad a los jóvenes y estudiantes

Permitir el acceso a los estudiantes y a los jóvenes a abonos anuales de transporte público a un precio reducido y muy atractivo. Especialmente importante debe ser su validez anual, para incentivar rentabilizar el gasto y hacer uso del mismo, además

de llevar a cabo una labor de fomento y publicidad entre los estudiantes. Acostumbrarlos desde jóvenes a la utilización del transporte público y hacerles conocer el funcionamiento permitirá que, en un futuro, los ciudadanos lo utilicen con más frecuencia.

- Respuesta a la alegación

El PMUS en su propuesta 15.1.3.Campañas de promoción de la movilidad en transporte público con lo que esta propuesta se encuentra ya incluida en el PMUS. En la actualidad existen abonos para jóvenes y estudiantes, así como, en el metro, abonos anuales. Con todo, no es cometido del PMUS entrar en la política tarifaria que, además, implica a varias administraciones.

- Alegación

3. Servicios especiales para estadios

Nada se dice en el PSUM sobre servicios especiales para eventos que sucedan en la ciudad. Son muchos los ciudadanos que se quejan del caos que se produce en la ciudad cuando se celebran partidos de fútbol o de baloncesto, entre aparcamientos ilegales y atascos. Tanto Mestalla (metro L3 Facultats y L5 Aragón y numerosos autobuses) como el Ciudad de Valencia (L6 Estadi del Llevant, L3 Machado y autobuses) tienen excelente conexión de transporte público. El pabellón cuenta también con una parada casi en su fachada de autobús.

La propuesta es que incluyan servicios especiales los días de partido y se informe a los abonados de los equipos de la existencia de estos medios de transporte, desde donde parten y en qué horarios. Básicamente es planificar un horario de hora punta desde hora y media antes del partido hasta media hora después de su finalización. Se podría incluso barajar la opción de colocar el nombre del estadio en los marcadores de los medios de transporte para incentivar su uso y dar publicidad (p. ej., en la línea 5, ir cambiando de Marítim-Serrerria a Mestalla y viceversa, o la línea 6 ir cambiando de Tossal del Rei a Estadi del Llevant.

- Respuesta a la alegación

El PMUS es un documento estratégico que pretende ordenar la movilidad cotidiana de los ciudadanos, cuyo alcance no incluye entrar en el detalle de la planificación concreta de los servicios especiales de transporte para eventos que sucedan en la ciudad, competencia que recae en los planes de contingencia de los operadores, por lo que se desestima la inclusión de esta propuesta.

- Alegación

Medidas en relación con determinados medios de transporte

Mejorar la competitividad del tranvía

La línea 4, especialmente, es una línea que recorre distancias demasiado largas como para ser una alternativa atractiva al vehículo privado. Recorre tres destinos principales de atracción de viajeros: los campus de Burjassot y Tarongers y Pont de Fusta como estación de conexión con el centro de la ciudad. Para mejorar su atractivo como medio de transporte, procede dotarlo de una prioridad semafórica absoluta y evitar en la medida de lo posible que se detenga por motivos de tráfico para ganarle minutos al desplazamiento. También cabe cuestionarse la eficiencia del bucle de Pont de Fusta, si valdría la pena desviar ciertos trenes en recto para conectar con mayor velocidad los campus universitarios.

- Respuesta a la alegación

No se ha incluido esta cuestión en el PMUS por tratarse de una realidad existente. El Servicio de Transportes y Circulación del Ayuntamiento trabaja, en coordinación con los técnicos de FGV, en el estudio e implantación de medidas de mejora de la velocidad comercial de las líneas de tranvía, habiéndose actuado en distintos puntos de la red durante los últimos 9 años. Se pretende seguir trabajando con este mismo criterio, atendiendo a las propuestas de los técnicos de FGV para mejorar en la medida de lo posible la velocidad comercial del tranvía.

La cuestión de la eficiencia del bucle de Pont de Fusta no es de competencia municipal, siéndolo de la Conselleria, por lo que no se considera esta propuesta.

- Alegación

Evaluar la promoción de la moto como medio de transporte

Aunque se trate de un vehículo a motor, su consumo energético es muy limitado y permite una circulación fluida y rápida, sin atascos, además de reducir la problemática del aparcamiento. Ofrecer más puntos de aparcamientos para motos, sacándolas de la acera, sería una buena forma de incentivar su uso, además de continuar con la política de permitirles circular por el carril bus. También cabe estudiar la iniciativa que se ha llevado a cabo en ciertas ciudades, como Sevilla, en las que las motos tienen reservadas junto al paso de peatones o la línea de detención en las paradas semafóricas un espacio para poder partir las primeras una vez encendida la luz verde.

- Respuesta a la alegación

La moto no se puede considerar un modo de transporte plenamente sostenible, pues emite contaminantes a la atmósfera y empeora las condiciones ambientales, especialmente el ruido, por lo que desde el PMUS tan sólo se plantea la propuesta de acciones destinadas a garantizar su correcto uso en materia de estacionamiento y no se estima conveniente realizar campañas de promoción de este modo de transporte, y aunque se han enumerado puntos a favor, también se han emitido opiniones contrarias en el sentido de los conflictos en los que intervienen: accidentes, ruido, contaminación, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Medidas para mejorar la velocidad media de los autobuses y reducir el tiempo de parada

A) En la actualidad hay muchas paradas en las que se detienen varios autobuses y, en muchas ocasiones, coinciden la llegada de dos o más vehículos al mismo tiempo. Generalmente, se detiene el primer vehículo y el segundo espera detrás

detenido. Una vez parte el primer vehículo, el segundo arranca y se coloca en la posición del primero. Cuando han montado los pasajeros, vuelve a arrancar. En estos casos, el primer autobús hace una parada, mientras que el segundo se ve obligado a hacer dos. En caso de haber un tercero, podría llegar a hacer tres paradas.

Para evitar esto, la propuesta es alargar el espacio de paradas donde sea posible y obligar al primer autobús a detenerse siempre ‘pasada’ la parada, es decir, unos metros más allá de la marquesina, de manera que el segundo autobús se detenga cerca de la parada. De esta manera, los peatones podrán acceder a ambos autobuses al mismo tiempo, reduciendo el tiempo de parada de los autobuses y ahorrando la energía que supone detenerse y arrancar dos veces. Esta medida se aplica en los autobuses de ciudades de Alemania.

B) Otras paradas, como las del Corte Inglés esquina con Alfonso el Magnánimo, tienen numerosas líneas que paran en ellas, aunque se encuentran a diferentes alturas. Esto supone que ciertos autobuses se detengan en la parada del final, mientras que otros lo hacen en la del principio, a pesar de utilizar un mismo espacio continuado, reteniendo a los autobuses que esperan detenerse en las de final. En la línea de la propuesta anterior, se podrían unificar todas las paradas en una sola, permitiendo a los autobuses ocupar todo el espacio de la parada y la subida simultánea de los viajeros a varios autobuses, sin necesidad de que los vehículos tengan que esperar a que el anterior abandone su plaza y así poder ocupar la suya. Es decir, que el primer autobús que llegue deberá acudir al final del carril de las paradas y los siguientes colocarse tras él. Son los peatones los que deberán desplazarse unos metros para ascender al autobús.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea la propuesta 6.1.1. Mejora de la velocidad comercial, por lo que todas estas cuestiones planteadas en la alegación ya están incorporadas en el PMUS. No obstante es interesante abundar en las opciones e incorporar la propuesta de parada doble (o continua) expresada en la alegación ya utilizada en ciudades españolas (y europeas) y estudiadas por EMT en su Plan Director.

- Alegación



Unificación de los nombres de las paradas.

La propuesta sería acortar los nombres de las paradas de autobús e incluso unificarlas con las de otros medios de transporte para hacerlas más racionales e identificables y así poder planificar los desplazamientos mucho más cómodamente. Además, sería útil para las empresas y para los que ofrecen servicios explicar la situación de su negocio o dónde se ofrecen los servicios. También mejoraría el uso de las aplicaciones móviles y en internet.

- Respuesta a la alegación

Con las aplicaciones móviles actuales (App EMT, Google transit) se puede consultar de modo sencillo la localización y las líneas que pasan por parada. Por ello se considera que esta propuesta no se identifica como un problema actual, debiendo en cualquier caso plantearse y resolverse en un ámbito diferente al que nos ocupa, por lo que se desestima esta alegación.

- Alegación

Sobre algunas Medidas especificadas en el capítulo 8

Programa 1.1 Creación de 6 grandes itinerarios preferentemente peatonales

Son itinerarios radiales, en el que se fomenta la mejora de las infraestructuras para potenciar el uso por el peatón y para caminar de manera segura.

1.1.1 Trinidad-San Miguel de los Reyes

Las mejoras contempladas parecen correctas, excepto lo que se refiere a la inclusión de carril bici o ciclo calle, que no se contemplan aún cuando se remodelan gran número de calles.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se ha definido en base a otros parámetros de diseño del espacio urbano y flujos peatonales y no tiene porqué corresponderse con un

itinerario ciclista diseñado mediante carril bici, por lo que se desestima la inclusión de dicha alegación en el PMUS.

- Alegación

1.1.2 Cirilo Amorós- Marina Real

Este sí es un recorrido que es muy solicitado por el visitante de la ciudad y que conecta dos grandes zonas, comercial una y de ocio la otra. Debería estudiarse con detenimiento si conviene la completa peatonalización o sería suficiente el ensanchamiento de aceras de Cirilo Amorós, por ser calle muy comercial. Es evidente que el tráfico denso y el alto volumen de vehículos aparcados hace perder vistosidad a una calle de fachadas extraordinarias. No contemplar el carril bici en la remodelación de Cirilo Amorós es un error porque el ancho a remodelar da para que peatones y ciclistas compartan espacios.

- Respuesta a la alegación

La calle Cirilo Amorós se concibe como un eje comercial de prioridad peatonal, y muy próxima a esta calle está la Calle Colón donde está planteado un carril bici. Por lo que esta propuesta se encuentra, en esencia, recogida en el PMUS.

- Alegación

1.1.3. Russafa-Fonteta de Sant Lluís

Falta inclusión de carril bici en toda la actuación propuesta. No se puede hablar de grandes principios a tener en cuenta en la cuestión de movilidad y luego no llevarlo a la práctica. Se debe incluir siempre carril bici en cualquier remodelación, o en su caso ciclo-calle, y tener en cuenta sus conexiones con otras rutas. Es una vía de conexión desde la zona centro (Ayuntamiento) hacia el antiguo cauce del Turia (Gulliver, Palau de la Música, Ciudad de las Artes y de las Ciencias, etc.).

- Respuesta a la alegación



Los itinerarios peatonales se ha definido en base a otros parámetros de diseño del espacio urbano y flujos peatonales y no tiene porqué corresponderse con un itinerario ciclista diseñado mediante carril bici, por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

- Alegación

1.1.4 Antiguo Hospital-Rambleta

Falta incluir el carril-bici. Es la única manera de evitar desplazamientos en coche o bus (que contaminan hoy en día) y que no sea andando, que no a todo el mundo le encaja. Faltaría una conexión con Gaspar Aguilar, por Calle Juan Beltrán desde Calle Uruguay para tener un acceso fácil y agradable hacia el hospital Dr. Pesset de gran afluencia de ciudadanos y de difícil aparcamiento si se va en coche y que cuenta con un radio de influencia muy grande (llega hasta el Ensanche). Así, también, desde el final de este itinerario, el Bulevar Sur y el parque de la Rambleta, facilitar si cabe aún más, el acceso peatonal y en bici al nuevo complejo de la Fe.

- Respuesta a la alegación

Los itinerarios peatonales se ha definido en base a otros parámetros de diseño del espacio urbano y flujos peatonales y no tiene porqué corresponderse con un itinerario ciclista diseñado mediante carril bici, por lo que se desestima la inclusión de dicha propuesta en el PMUS.

El nuevo complejo la Fe ya tiene un carril bici independiente del itinerario peatonal IPP03, con lo que esta propuesta ya está incluida.

- Alegación

1.1.5 Torres de Quart-Complejo Nou d'Octubre.

Necesario para comunicar con este nuevo complejo centralizado de la Generalitat valenciana (se habla de 4500-5000 funcionarios) que sin duda va a generar muchos desplazamientos.

- Respuesta a la alegación

El complejo Nou d'Octubre ya tiene accesos específicos para la bicicleta y el itinerario peatonal IP-05 propuesto llega hasta ahí, con lo que esta propuesta ya está incluida.

- Alegación

1.1.6 IVAM-Palau de Congressos

Este itinerario, al igual que el primero es muy local, excepto en tiempos de congresos que sí tendría más influencia de visitantes, ya que conecta el centro histórico con el Palau de Congressos.

Como en este caso cruza el antiguo cauce del Turia, contemplar claramente esa conexión con este eje vertebrador.

- Respuesta a la alegación

La conexión referida en la alegación se contemplará con la implantación de la medida, no siendo objeto del PMUS.

- Alegación

1.1.7 Ronda Sur

Se tendría que potenciar junto a esos itinerarios circulares, los aparcamientos de vehículos y estaciones de bicis, para desde esos puntos limítrofes utilizar los itinerarios radiales.

- Respuesta a la alegación

La cuestión de la intermodalidad con la bicicleta ya se trata en el PMUS en el programa 4.3. Por otra parte la potenciación de los aparcamientos disuasorios depende de la disponibilidad de suelo en la ciudad y suelen ser estacionamientos de dimensión mayor y conexiones con la red de metro. Hoy en día la ronda sur contiene bolsas de

estacionamiento que junto con la propuesta de recorridos del PMUS funcionarían como se apunta en la alegación, por lo que se considera incluida en el Plan.

- Alegación

Inclusión de un nuevo itinerario peatonal:

Un itinerario no contemplado y totalmente necesario para conectar dos zonas de la ciudad de gran afluencia de visitantes y para regenerar esa parte de la misma, es la conexión entre el Ágora/Oceanogràfic/Ciudad de las Artes y de las Ciencias, con el puerto, en la zona de atraques de cruceros. Están muy próximos pero ni se tocan por las pésimas infraestructuras existentes.

- Respuesta a la alegación

Se acepta la inclusión de un itinerario peatonal complementario que conecte el puerto y la terminal de cruceros atravesando el Puente de Astilleros para llegar a la Ciudad de las Artes y las Ciencias dentro de la propuesta de creación de itinerarios peatonales.

- Alegación

Programa 1.2.: Mejoras peatonales en el centro.

1.2.2 Ampliación del espacio peatonal en el acceso al centro.

C/ San Vicente, entre Plaza España y Plaza San Agustín, C/ La Paz, C/ Colón, C/ Barcas, C/ Guillem de Castro-C/ Xàtiva,

- Respuesta a la alegación

La mejora del espacio peatonal ya está contemplado en todas estas calles en la propuesta 1.2.2.

- Alegación

Otras posibles mejoras peatonales no contempladas

Ensanche de la acera junto al cauce del Turia, en Avenida Jacinto Benavente y Calle Alcalde Reig.

Es inadmisibile que los peatones de acceso o salida de los jardines del Palau, no dispongan de espacio suficiente para carritos, bicicletas de niños, etc. Además, esas aceras deben estar protegidas de la circulación de vehículos con algún tipo de barrera.

Calle Sorní. Nuevas aceras más anchas, Nuevas aceras más anchas, eliminando carriles de estacionamiento. Esta calle dispone de carril bici, que debería conectarse con uno nuevo en calle Ciscar que conectara a su vez con el nuevo propuesto de calle Conde de Salvatierra.

- Respuesta a la alegación

El análisis de las mejoras peatonales se ha realizado atendiendo a criterios de flujos peatonales y en función de las características actuales de las aceras y de los viales. La filosofía del PMUS es potenciar el espacio para el peatón como norma general, por lo que, en el momento de intervenir en los ejes citados, se podría hacer de la forma mencionada. La inclusión de esta medida, no obstante obedece al ámbito de la aplicación concreta de las medidas del PMUS, por lo que no se estima su inclusión en el documento estratégico y sí en el trámite para su posterior ejecución.

- Alegación

Para finalizar, debería articularse la adecuada la interconexión peatonal entre Centro Histórico, Plaza Ayuntamiento, Colón, Ensanche y Cauce del Turia (con sus jardines y centros de ocio y cultura) y finalmente esta zona con la Marina.

- Respuesta a la alegación

La interconexión peatonal de la ciudad se plantea y justifica en el programa de mejoras peatonales con lo que esta alegación ya está incluida.

- Alegación



Actualmente desde esta zona sólo se puede acceder en carril bici por la Avenida del Puerto (carril antiguo y muy peligroso) y en cambio no existe por la calle Juan Verdaguer. Tanto para peatones como para bicis debería potenciarse este acceso a la Marina del Puerto, con señalización y mejora de aceras (sobre todo en Juan Verdaguer acera derecha dirección Puerto).

- Respuesta a la alegación

En la propuesta de carriles bici se incluye el carril bici de la C/ Juan Verdaguer con lo que esta alegación ya está incluida.

- Alegación

Programa 1.3. Operaciones puntuales estratégicas

1.3.1 Mejora de la conexión entre las Grandes Vías.

El soterramiento de las vías para la futura Estació del Nord subterránea tardará muchos años en estar ejecutada, por lo que las obras son necesarias para todos estos años que nos esperan hasta entonces para mejorar los accesos y tránsito de personas y bicis.

- Respuesta a la alegación

La solución está contemplada en el PMUS en la propuesta 1.3.1.

- Alegación

PROGRAMA 2.1 Identificación y potenciación de las centralidades del barrio

2.1.1 Potenciación de 26 centralidades de barrio

Habría que distinguir los barrios de residentes sin visitantes (turistas) de los que sí tienen visitas, por monumentos o zonas comerciales.

- Respuesta a la alegación

No se considera necesaria realizar esta distinción ya que las mejoras se plantean para todos los usuarios de la vía, por lo que se desestima esta petición.

- Alegación

2.1.2 Microintervenciones en 15 zonas de encuentro

Creo que faltaría actuar en las intersecciones de la zona del Ensanche, eliminando chaflanes, ampliando aceras, y para evitar tanto vehículo aparcado; pero favoreciendo el aparcamiento de motos, evitando su aparcamiento en las aceras. Aplicable a otros puntos de la ciudad.

- Respuesta a la alegación

El PMUS plantea zonas de encuentro prioritarias, con medidas como las apuntadas, y que, dentro del concepto de supermanzanas, que se propone para el ensanche, tienen reflejo en el PMUS, por lo que se considera que la alegación ya está contenida en el PMUS.

- Alegación

PROGRAMA 2.2. Estructuración de diversas supermanzanas y ejes funcionales

2.2.1 Tratamiento de supermanzanas.

La eliminación de bordillos puede ser peligrosa. La cota de las aceras debe estar más alta que la de la calzada, separando ambas superficies con bordillos no tan agresivos (menos canto), pero no su eliminación. Se puede baldear las calles y el agua de lluvia y baldeo se dirige a esa línea de bordillo que también acoge a los imbornales.

- Respuesta a la alegación

El tratamiento de supermanzanas se hará atendiendo a los criterios de diseño, accesibilidad y calidad establecidos en la propuesta.

- Alegación



2.2.2 Identificación y estructuración de 17 ejes multifuncionales

Resulta dudosa y debería consensuarse con los vecinos la prolongación ‘comercial’ de Joaquín Costa desde Jorge Juan. Jorge Juan es muy comercial y de mucho visitante de fuera y Joaquín Costa es más ‘barrio’.

- Respuesta a la alegación

La inclusión de la calle Joaquín Costa como eje multifuncional no tiene por qué perjudicar en absoluto a los vecinos, sino que en todo caso beneficia dándole mayor entidad, como eje de conexión dentro del barrio o la zona, por su concentración importante de flujos peatonales. Por este motivo se desestima la eliminación de este eje multifuncional en la propuesta 2.2.2.

- Alegación

Programa 3.1 Incremento niveles de seguridad desplazamientos a pie

3.1.1 Mejora del tiempo de verde para peatones.

Se entiende que esa mejora es el incremento del tiempo de verde para peatones. El único semáforo para peatones con tiempo suficiente de paso es el de la calle Xàtiva, junto a la Estació del Nord. En los demás, en general, el tiempo es escaso y con ‘premura’ para los peatones, lo que provoca cierta ansiedad, sobretudo en personas de edad avanzada.

Un caso singular son los pasos de peatones en las Grandes Vías. En Marqués del Turia es casi imposible cruzar las dos calzadas con una sola fase de verde entre los dos semáforos. Más tiempo de verde para peatones, que garantiza más tranquilidad para ellos e indirectamente los vehículos tienen una velocidad media inferior, lo que garantiza mejor la sostenibilidad del sistema.

- Respuesta a la alegación

La mejora del tiempo de verde para peatones se tratará por los servicios técnicos municipales en aquellas intersecciones donde se identifique su necesidad, no siendo objeto del PMUS el detalle de esta actuación.

- Alegación

Mención especial es el acceso a calles donde el paso de peatones está (normalmente) en el extremo.

Se debe prohibir el aparcamiento a vehículos en las cercanías del paso de peatones para no tapan la visibilidad del peatón que va a cruzar en verde, aún cuando los vehículos lo tengan en ámbar intermitente.

- Respuesta a la alegación

Como criterio de diseño es una medida que ya se aplica, y que es necesario fiscalizar. El PMUS propone la elaboración de criterios de diseño urbano para la movilidad sostenible en el que se contemplan medidas como la especificada.

- Alegación

3.1.2 Definición de criterios estándares para semaforización

En esta cuestión querría indicar que a veces hay regulaciones para vehículos en ámbar intermitente que indica precaución aunque el semáforo para peatones esté en rojo (por acceso de otros vehículos por otra calle) o porque está en verde el de peatones. Debería dejarse claro que si el semáforo de peatones está en rojo, el de vehículos debe estar verde y que se regule con otro, el acceso de vehículos con la prioridad de la derecha. Por otro lado, se debería estudiar si no hay un excesivo número de semáforos en la ciudad con los sobrecostos de mantenimiento, la ineficiencia del sistema y la ocupación innecesaria de aceras.

- Respuesta a la alegación

Todas estas cuestiones ya quedan incluidas en la propuesta del PMUS, del resultado de este análisis se deberán identificar las ineficiencias y regulaciones a modificar.

29.- Instancia con número de registro 00113 2013 036885, presentada por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la GV, en fecha 15/11/2013.

- Alegación

Propuestas y programas de intervención peatonal.

Podría ser de interés para el resto de barrios donde no se desarrollan propuestas concretas establecer unos criterios de obligado cumplimiento: en el Plan se proponen (pág. 82), aceras recomendables de 2 metros y mínimas de 1,5 metros (se entiende que descontando la ocupación de cajones de regulación semafórica, postes, bolardos y otros elementos que afectan movimiento peatonal), u otras medidas como la implantación de pasos peatonales en cruces conflictivos, etc. Todo ello en aras de conseguir una ciudad más amable y funcional, también para el peatón.

- Respuesta a la alegación

El PMUS recoge los criterios que se deben cumplir para conseguir una ciudad más amable y funcional para el peatón. Se estima que la alegación expresada ya está ya contemplada en el PMUS en la propuesta 14.1.1. Elaboración de directrices y criterios homogéneos de diseño urbano orientado a la movilidad sostenible en su apartado dedicado al peatón.

- Alegación

Propuestas y programas de fomento de uso de la bicicleta. En el Plano PRO_BICI_01 (pág. 300 del anexo cartográfico) se presenta la propuesta de carriles bici a desarrollar. Todos los carriles bici futuros propuestos se sitúan dentro del núcleo urbano de Valencia, sin encontrar ninguna propuesta que conecte, por ejemplo, con las pedanías del Norte, como se recoge en las peticiones del proceso de participación

pública, o con los municipios del área metropolitana, que encontrándose a distancias factibles para el desplazamiento en bicicleta, podrían ayudar a la disminución de los viajes en vehículo privado motorizado.

- Respuesta a la alegación

En la página 101 del documento del PMUS se detalla la red de carriles bici futura del AMV, plano que también está en el anexo cartográfico (BICI_O_01.Red de bicicletas (Área Metropolitana). En él queda reflejada toda la red de carriles bici de la ciudad conectando con la red existente y planificada de itinerarios ciclistas metropolitanos con los de la ciudad de Valencia.

Para que toda la red esté conectada se acepta la propuesta de incluir los carriles bici futuros que conecte con los municipios colindantes del Área Metropolitana de Valencia en el Plano de propuesta de carriles bici tal y como se expresa en la presente alegación.

- Alegación

Programas y propuestas de mejora del transporte público. Podría ser interesante implementar un programa específico para que el transporte urbano se convierta en un servicio rápido y fiable para los ciudadanos.

- Respuesta a la alegación

El PMUS ya propone la mejora de la velocidad comercial del transporte urbano mediante el programa 6.1 'Priorización de la circulación del transporte en superficie en la ciudad', programa que ya contempla la alegación.

- Alegación

Además de los intercambiadores en superficie propuestos en el PMUS dentro de la propuesta 8.2.1 Establecimiento de los puntos de intercambio de Metrobús en Valencia, esta Dirección General propone que se estudie añadir los siguientes:

- Empalme, donde confluyen las líneas 1 y 4 de MetroValencia, la línea de Metrorbital y líneas de Metrobús que realizarán el transporte público desde los centros comerciales existentes o programados en torno a la CV-35 y entre el Área Metropolitana de Valencia y Valencia.
- Avenida de Aragón-Alameda, conectando con las líneas 3 y 5 de MetroValencia, y líneas de autobuses urbanos.
- Estación Cabanyal-Serrería, conectando en este caso con las líneas de Cercanías C-5 y C-6 de RENFE, Metrorbital y líneas de autobuses urbanos.
- Hospital La Fe con líneas de Cercanías C-5 y C-6 y próximamente C-3 con líneas de autobuses urbanos, Metrorbital y líneas de autobuses interurbanos.
- Machado-Palmaret, conectando la línea 3 de MetroValencia con líneas de autobuses y aparcamiento disuasorio.

- Respuesta a la alegación

Se acepta la inclusión de la alegación expresada para su inclusión en el PMUS dentro de la propuesta 8.2.1. de Establecimiento de puntos de intercambio de Metrobús en Valencia.’

A los antecedentes de hecho descritos le son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El régimen jurídico aplicable viene determinado por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad valenciana [DOCV núm. 6495, de 5 de abril de 2011], norma que tiene por objeto regular las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat de acuerdo con el Estatut d’Autonomia de la Comunitat Valenciana, encomendando a las administraciones públicas un papel central de cara a impulsar patrones equilibrados de movilidad y, en particular, el uso del transporte público y la potenciación de los desplazamientos en bicicleta y, sobre todo, a pie.

Segundo. En cuanto a los planes de movilidad, la Norma dedica el Capítulo III del Título I [arts. 5 a 9] así como la Disposición Transitoria Primera. En lo que aquí

interesa, el artículo 9, aptdo. 2, letra a) prevé la redacción de Planes de movilidad de ámbito municipal, documentos que deberán incluir un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos [art. 10.1].

Tercero. Por su parte, el apartado 4 del citado artículo 10 de la Ley establece, para los municipios de 20.000 habitantes, la obligación de formular el correspondiente plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años desde la entrada en vigor de la misma, hecho que tuvo lugar el pasado día 25 de noviembre de 2011, tal y como resulta de lo dispuesto en la Disposición Final Segunda de la Ley 6/2011 [20 días de su publicación en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana el 05/11/2011].

Cuarto. Por otra parte, el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, dispone que los municipios podrán promover toda clase de actividades así como prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal, ejerciendo, en todo caso, competencias en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas y protección del medio ambiente [aptdo. 2, letras b) y f), respectivamente]. En sentido parecido se refiere el artículo 33 de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de Régimen Local de la Comunitat Valenciana [DOCV núm. 6296, de 24 de junio de 2010].

Quinto. En cuanto a la competencia orgánica para adoptar el presente Acuerdo, ésta recae en el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Valencia, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

De conformidad con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que anteceden, y de conformidad con el dictamen de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Primero. Desestimar las alegaciones presentadas por D. ***** [aleg. 1], D^a ***** [aleg. 2], la Asociación de Vecinos de Benimàmet [aleg. 3], D^a ***** [aleg.

4], la Asociación de Vecinos de Benimaclet [aleg. 5], D. ***** [aleg. 6], D. ***** [aleg. 7], Grup Municipal d'EUPV [aleg. 8], UGT País Valencià [aleg. 9], D. ***** [aleg. 10], la Asociación por el Medio Ambiente y contra el Cambio Climático [aleg. 11], la Asociación de Empresas de Distribución de Bebidas y Alimentación a Horeca/Hostelería de la Comunidad Valenciana – ADISLEV [aleg. 12], Biciutat, SL [aleg. 13], D. ***** [aleg. 14], el Grup Municipal Compromís [aleg. 15 y 21], Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana – FGV [aleg. 16], el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana [aleg. 17], la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de la Ciudad de Valencia [aleg. 18], Nou Tapinería, SL [aleg. 19], el Grup Municipal Socialista [aleg. 20], la Confederación Empresarial Valenciana – CEV [aleg. 22], Comunidad de Propietarios de Camí Reial núm. 100 [aleg. 23], D. ***** [aleg. 24], la Associació Valenciana d'Estudi i Protecció de la Natura, Acció Ecologista – Agró [aleg. 25], la Asociación de Vecinos de Nazaret [aleg. 26], la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia [aleg. 27], Unión, Progreso y Democracia – UPyD [aleg. 28] y la Conselleria de Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat Valenciana [aleg. 29], todo ello de conformidad con el informe de fecha 9 de diciembre de 2013 emitido por el Servicio de Circulación, Transportes y sus Infraestructuras.

Segundo. Asimismo y en los términos descritos en el referido informe, estimar las alegaciones presentadas por la Asociación de Vecinos de Benimàmet [aleg. 3], D. ***** [aleg. 6], D. ***** [aleg. 10], la Asociación por el Medio Ambiente y contra el Cambio Climático [aleg. 11], D. ***** [aleg. 14], el Grup Municipal Compromís [aleg. 15 y 21], el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana [aleg. 17], la Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de la Ciudad de Valencia [aleg. 18], el Grup Municipal Socialista [aleg. 20], la Confederación Empresarial Valenciana – CEV [aleg. 22], la Asociación de Vecinos de Nazaret [aleg. 26], la Federación de Asociaciones de vecinos de Valencia [aleg. 27], Unión, Progreso y Democracia – UPyD [aleg. 28] y la Conselleria de Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat Valenciana [aleg. 29], procediéndose a insertar su contenido en el texto definitivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia.

Tercero. Conforme a lo anterior, aprobar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Valencia.

Cuarto. Las medidas previstas en el Plan de Movilidad serán realizadas siempre y cuando resulten técnica y económicamente viables en función de la cobertura presupuestaria que, a tales efectos, se consigne en los correspondientes Presupuestos.”

7.

“ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Con fecha de 9 de julio de 2009 tuvo entrada en el Registro General de esta Corporación escrito de D^a *****, en representación de la mercantil Expocasa, SA (actualmente Expocasa, SL tras cambio de denominación), urbanizador del Programa para el desarrollo de la Actuación Integrada de la Unidad de la Ejecución Camino de Moncada, mediante el que solicitaba la retasación de cargas del citado programa.

Acompañaba dicha solicitud una Memoria justificativa sobre la concurrencia de las diversas causas que justifican la tramitación de dicha retasación, así como la tasación resultante de la misma y la forma de reparto entre los propietarios afectados en el citado Programa; dicha retasación de cargas está motivada, según la solicitante, fundamentalmente por el transcurso de dos años desde la presentación de la Proposición Jurídico-Económica sin que se hubiera iniciado la ejecución del Programa por motivos no imputables al urbanizador, y por la aparición de circunstancias sobrevenidas originadas por variaciones del Proyecto de Urbanización por causas de interés general y por cambios normativos.

Segundo. La documentación presentada ha sido analizada por los distintos Servicios Municipales competentes en materia de obra urbanizadora, teniendo en cuenta que la retasación de cargas deberá responder a causas técnicas imprevisibles en el momento de presentar la Proposición Jurídico-Económica o circunstancias sobrevenidas que no pudieron tenerse en cuenta en dicho momento.

Tercero. Tras diversos requerimientos al agente urbanizador para que presentara documentación corregida, o justificara las partidas cuya retasación se proponía, el Servicio de Programación, Sección de Obras de Urbanización y la Sección Administrativa, emiten informes en fecha de 11 de febrero y 5 de julio de 2013, respectivamente, en relación a la documentación adicional presentada el 11 de marzo de 2011 y la presentada el 25 de septiembre de 2012, informes a los que nos remitimos con el objeto de evitar reiteraciones innecesarias; no obstante, en los mismos se señala que el incremento del importe del Presupuesto de Ejecución de Contrata (PEC) susceptible de retasación asciende a 177.085,39 euros, (IVA excluido), y que por lo que respecta a la revisión de precios esta no procede en los términos planteados por el urbanizador.

Cuarto. Cabe señalar que mediante escrito de 28 de mayo del presente, D^a *****, en representación de la mercantil Expocasa, SL, asume el coste que deberían soportar las fincas constituidas en división horizontal nº 62.210 y 63.610; así pues, no se girará la parte que corresponda sufragar a los propietarios de estas dos fincas, asumiéndolas el propio agente urbanizador.

Quinto. Por Resolución nº 482-U, de fecha 11 de julio de 2013, el Quinto Teniente de Alcalde, en virtud de delegación conferida por Resolución de Alcaldía nº 1312, de 19 de octubre de 2012, resolvió someter a información pública el expediente de retasación de cargas del Programa por el plazo de quince días hábiles, mediante la publicación del correspondiente anuncio en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana, - en adelante DOCV-, y previa notificación a quienes figuren como interesados en el expediente y, en cualquier caso, a los titulares registrales de derechos reales inscritos sobre las fincas afectadas por la actuación.

Sexto. El 24 de julio de 2013 fue publicado en el DOCV el anuncio de la citada retasación de cargas; habiéndose presentado alegaciones durante el plazo otorgado.

Por su parte, y de conformidad con lo dispuesto en el art. 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió a practicar la notificación por medio de la publicación del anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia

de fecha 26 de octubre de 2013 a aquellos interesados que no pudieron ser identificados, a los titulares de bienes y derechos desconocidos, a aquellos con dirección desconocida o insuficiente para practicar la notificación y a aquellos a los que habiéndose intentado la notificación, no pudo practicarse.

Séptimo. Durante el periodo de información pública, se han formulado las siguientes alegaciones que resultan desestimadas en los términos establecidos en el informe emitido por el Servicio de Programación, Sección Proyectos de Obras de Urbanización de fecha 9 de diciembre de 2013, y en el presente acuerdo:

1.- D. *****, en representación de la mercantil Gestintorcas SL, nº RG E 110 2013 84828, de fecha 24 de julio de 2013 (pág. 962).

2.- D. *****, en representación de la mercantil Baladre Promoción y Urbanismo SL, nº RGE 110 2013 86798, de fecha 30 de julio de 2013 (pág. 971).

Se le da el mismo tratamiento al ser una copia de la otra.

Formulan oposición a la pretendida retasación de cargas del citado Programa alegando:

1ª. Ausencia de motivos para la retasación, ya que no ha quedado acreditado en modo alguno que no fuera previsible para el urbanizador que lo presupuestado en concepto de firmes y pavimento, alcantarillado y acequias fuera insuficiente y que por este motivo fuera necesario un incremento de coste, al resultar previsible su ejecución de modo que, en ningún caso, concurre el requisito de imprevisibilidad objetiva que es imprescindible para que pueda autorizarse la retasación.

El agente urbanizador asumió en su proposición jurídico-económica ante la administración municipal y, por ende, ante los propietarios de las fincas, el compromiso de ejecutar las obras de urbanización del sector por un precio cerrado, con lo que ahora no puede exigir el pago de 177.085,39 €, por no haber previsto que el volumen eléctrico inicial no se abastecería a la totalidad de las edificaciones finales. No se ha justificado la

imprevisibilidad de las obras de urbanización determinantes de los sobrecostos y, por este motivo, no procede la retasación.

Por otro lado, si bien es cierto que han transcurrido los dos años desde que se presentó la primera proposición jurídico-económica en el año 2005, también lo es, señalan los alegantes, que son por causas imputables al agente urbanizador; por lo que tampoco concurre esta causa de retasación.

Estas alegaciones se desestiman en los términos establecidos en el informe emitido por Servicio de Programación, Sección Proyectos de Obras de Urbanización de fecha 9 de diciembre de 2013, informe al que nos remitimos con el objeto de evitar reiteraciones innecesarias; no obstante del mismo cabe destacar que:

Por lo que respecta a los firmes y pavimentos, el cambio ha sido necesario para implantar el firme fonoabsorbente en capa de rodadura, adaptando de este modo el tipo de firme al Catálogo de Firmes y Pavimentos de la Ciudad de Valencia aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 3 de julio de 2009.

Así pues, al tratarse de una modificación motivada por un cambio de normativa posterior a la presentación de la Alternativa Técnica de Programa, resultaba imposible su previsión.

En consecuencia, procede desestimar las alegaciones formuladas.

Por lo que respecta a la partida de alcantarillado, cabe señalar que el citado informe señala que, según informe emitido por el Ciclo Integral del Agua el 25 de junio de 2010, la red de colectores de Valencia se ha modificado sustancialmente desde 2002, y que la entrada en servicio del colector de la avenida Hermanos Machado no existía en dicha fecha, lo que obliga a que las cuencas vertientes se ajusten a lo dispuesto en el Plan de Saneamiento de la Ciudad; así, el nuevo diseño de colectores obliga en 2007 a modificar el primitivo proyecto de 2002 dentro del ámbito de la Unidad de Ejecución, circunstancia ésta imprevisible por el urbanizador y, en consecuencia, susceptible de retasación.

Por lo que a las acequias respecta, señala el informe emitido por la Sección de Obras de Urbanización que, en informes anteriores, el Servicio de Coordinación de Obras en la Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras ha señalado que la retirada de lodos es una actuación imposible de valorar a priori, dado que cuantificar la cantidad de barro existente por fugas en las acequias es realmente imposible, aún sabiendo que debido a los materiales, antigüedad y conservación, estas fugas existen resultando necesario la extracción de los lodos; además señala que algunas acequias discurrían por el interior de propiedades privadas a las que el urbanizador no tenía acceso en el momento de presentar la Alternativa Técnica, por lo que ni siquiera pudo hacer una inspección.

En consecuencia se considera el incremento de costes retasable, por lo que procede desestimar la alegación.

Por lo que respecta al transcurso de más de dos años desde la presentación de la Proposición Jurídico-Económica como supuesto de retasación de cargas, nos remitimos al informe emitido por la Sección Administrativa del Servicio de Programación de 5 de julio de 2013 y al Fundamento Jurídico Quinto de la Resolución mediante la que se expone al público la retasación; no obstante, de dicho informe y de la citada Resolución cabe destacar que el artículo 168 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, (en adelante LUV), confunde dos conceptos; la retasación de cargas y la revisión de precios.

En el asunto que nos ocupa, las cargas de urbanización no han sido incrementadas ni siquiera un céntimo por el transcurso del tiempo; es decir, no ha habido revisión de precios, tal y como se deduce de la propia Resolución mediante la que se expone al público la presente retasación de cargas y que el propio interesado conoce perfectamente al haber formulado alegaciones contra la misma, motivo por el que a ella nos remitimos.

Como se señala en dicha resolución, no procede la revisión de precios por no figurar en el Convenio Urbanístico fórmula o sistema de revisión de precios alguno, y

por incompatibilidad del artículo 168.4 de la LUV con la legislación básica sobre contratación pública dictada al amparo del artículo 149.1.18 de la Constitución.

En consecuencia, procede desestimar la alegación por este motivo.

3.- D. *****, nº R.G. E 110 2013 90204, de fecha 12 de agosto de 2013 (pág. 980), manifiesta las siguientes alegaciones:

1ª. No se acredita por el agente urbanizador que los 177.085,39 €, IVA excluido, presupuestados como importe total de retasación, no supongan un incremento superior al 20% del importe de las cargas previsto en la proposición jurídico-económica.

2ª. Tampoco consta acreditado que el incremento de cargas objeto de retasación sean consecuencia de la aparición de circunstancias sobrevenidas que tuvieran su origen en las variaciones del Proyecto de urbanización impuestas por las Administraciones Públicas, por causas de interés general, imprevistas o no contempladas en las Bases de Programación, o por cambios legislativos.

Como se señala en el informe emitido por el Servicio de Programación, Sección Proyectos de Obras de Urbanización, de fecha 9 de diciembre de 2013, el coste total de la actuación es de 9.729.400,91 €; por lo tanto el 20% de esta cantidad supone 1.945.880,18 €, cantidad muy superior a los 177.085,39 € a los que asciende la retasación.

Por lo que respecta a la segunda alegación formulada, nos remitimos a lo ya señalado respecto de las alegaciones 1ª y 2ª, en el que se evidencia que la retasación viene motivada por circunstancias imprevisibles en el momento de presentar la Alternativa Técnica o por cambios normativos; en consecuencia, procede desestimar las dos alegaciones formuladas.

4. D. *****, nº RGE 110 2013 90049, de fecha 9 de agosto de agosto de 2013 (pág. 981). Manifiesta que se opone a la retasación de cargas por cuanto los conceptos contemplados en la misma tienen su origen en el retraso de las obras que no es

consecuencia del actuar de los propietarios afectados y en unas mejoras cuyos costes no deben repercutirse a los copropietarios. Así mismo se destaca la existencia de un distinto pavimentado, un cambio en el trazado de las acequias y alcantarillado que no queda debidamente justificado.

Tal y como señala el informe emitido por Servicio de Programación, Sección Proyectos de Obras de Urbanización de fecha 9 de diciembre de 2013, no se tiene constancia de que la obra haya sido ejecutada con retraso; por lo que hace referencia a las “mejoras” que se citan, éstas deben considerarse como cambios normativos o de las condiciones de conexión con las redes existentes y, por lo tanto, imprevisibles para el urbanizador; en consecuencia, procede desestimar la alegación.

Octavo. El 10 de diciembre de 2013 D.^a *****, en representación de la mercantil Expocasa, SL, presenta escrito en este Ayuntamiento en el que contesta a las alegaciones formuladas y a las que ya se ha hecho referencia en el Antecedente de Hecho anterior, proponiendo su desestimación.

En este sentido, el informe emitido por el Servicio de Programación, Sección Proyectos de Obras de Urbanización, de fecha 9 de diciembre de 2013, también propone la desestimación de dichas alegaciones, motivo por el que hasta aquí hay coincidencia.

Pero es que además, aprovecha la ocasión para mostrar su disconformidad con la cantidad a la que asciende la retasación y que es coincidente con la expuesta al público por el propio urbanizador mediante su publicación en el DOCV; esta parte del escrito va más allá de la contestación a las alegaciones formuladas por los interesados, por lo que tiene la consideración de una alegación del propio urbanizador a la retasación sometida a información pública, y dado que el periodo de alegaciones ya ha transcurrido ésta debe considerarse extemporánea, motivo por el que no se entra a valorarla.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. De conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera e) del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, aprobado mediante Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell -en adelante ROGTU-, tras la

redacción dada por el Decreto 36/2007, de 13 de abril, el procedimiento de retasación de cargas que nos ocupa se rige por la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística de la Comunidad Valenciana -en adelante LUV-.

En este sentido, la retasación de cargas viene regulada en el artículo 168 apartados 3º y 4º de la LUV, y artículos 389 a 393 del ROGTU; en concreto, el procedimiento a seguir en estos supuestos es el establecido en el artículo 390 y siguientes del ROGTU.

Segundo. En el asunto que nos ocupa, procede la retasación de cargas por las modificaciones introducidas en el Proyecto de Urbanización que responden a la aparición de circunstancias sobrevenidas de interés general, imprevisibles o que no han podido preverse en el momento de la redacción de la Proposición Jurídico-Económica, o por cambios normativos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 168.4 de la LUV y 389 del ROGTU, tal y como se desprende del informe de la Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Programación de fecha 11 de febrero de 2013.

Tercero. A la luz del artículo 168 apartados 3º y 4º de la LUV, el importe máximo de las cargas de urbanización a que se refiere el apartado 1º de dicho artículo será el ofertado en la Proposición Jurídico-Económica sin que pueda ser modificado al alza, salvo retasación de cargas, no pudiendo repercutirse a los propietarios la cantidad que exceda del 20% del importe de las cargas previsto en dicha proposición. La retasación de cargas no podrá suponer modificación o incremento en la parte de ellas correspondiente al beneficio empresarial por la promoción de la actuación; por otra parte, el urbanizador tampoco ha acreditado que la tramitación de la misma haya supuesto unos mayores gastos de gestión, motivo por el que tampoco procede incremento alguno por este concepto.

El informe emitido por la Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Programación de fecha 11 de febrero de 2013 indica que el importe total retasable asciende a 148.811,25 € en concepto de Presupuesto de Ejecución Material, a lo que sumándole el 19% correspondiente a los gastos generales y al beneficio industrial,

supone un total de 177.085, 39 € en concepto de presupuesto de ejecución por contrata, IVA excluido.

Cuarto. Por lo que respecta a la revisión de precios, cabe señalar que esta no procede en los términos planteados por el urbanizador por los motivos señalados en el informe de la Sección Administrativa del Servicio de Programación de fecha 5 de julio de 2013, informe al que nos remitimos con el objeto de evitar reiteraciones innecesarias; no obstante del mismo cabe destacar que:

‘De conformidad con lo establecido en el artículo 103.3 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, (en adelante TRLCAP), de aplicación por motivos temporales al asunto que nos ocupa, El pliego de cláusulas administrativas particulares deberá detallar la fórmula o sistema de revisión aplicable y, en resolución motivada, podrá establecerse la improcedencia de la misma que igualmente deberá hacerse constar en dicho pliego.

Como sabemos, en los Programas de Actuación Integrada tramitados conforme a la Ley 6/94, de 15 de noviembre, de la Generalitat, Reguladora de la Actividad Urbanística, (en adelante LRAU), no existían pliegos de cláusulas administrativas particulares, pero sí se suscribía un Convenio Urbanístico entre el agente urbanizador y el Ayuntamiento, que a todos los efectos tiene naturaleza contractual; en el asunto que nos ocupa, dicho Convenio fue suscrito el 7 de abril de 2005.

Pues bien, en dicho Convenio Urbanístico no figura fórmula o sistema de revisión de precios alguno, ni siquiera se cita. También es cierto que dichos artículos exigen que, en caso de que no se fijen, deberá justificarse motivadamente la improcedencia de las mismas, cosa que no se hizo.

Pero el hecho de que no figure fórmula o sistema de revisión de precios alguno, ni se motivara su improcedencia, no supuso obstáculo alguno para que se adjudicara el Programa mediante acuerdo plenario de 30 de abril de 2004, perfeccionándose de este modo la adjudicación de conformidad con lo establecido en el



artículo 53 del TRLACP, se prestara la correspondiente garantía por importe de 408.131,79 €, equivalentes al 7% del coste de urbanización, y se suscribiera el correspondiente Convenio Urbanístico el 7 de abril de 2005, motivo por el que resulta evidente que todos ellos son actos consentidos por el agente urbanizador, entre los que figura tanto el precio del contrato como el contenido del Convenio Urbanístico, Convenio en el que, insistimos, no figura cláusula de revisión de precios alguna.'

Recordemos que este artículo 103.3 del TRLCAP, tiene el carácter de legislación básica.

Continúa el citado informe señalando que:

'El artículo 53 del TRLCAP, establece que: Los contratos se perfeccionan mediante la adjudicación realizada por el órgano de contratación competente, cualquiera que sea el procedimiento o la forma de adjudicación utilizados.

Este artículo tiene el carácter de legislación básica dictada al amparo del artículo 149.1.18 de la Constitución y, en consecuencia, resulta de aplicación general a todas las Administraciones Públicas, tal y como establece la Disposición Final Primera del citado Texto Refundido; de este modo podemos comprobar que la presentación de una Proposición Jurídico-Económica no genera derecho alguno a favor del licitador, sino que es la adjudicación del contrato el que provoca tal efecto; recordemos que nos encontramos ante un Programa de Actuación Integrada adjudicado conforme a la LRAU, motivo por el que toda la jurisprudencia del Tribunal Supremo, entre otras en Sentencias nº 6460/2008, 6531/2008 y nº 6378/2008 de la Sección 5ª de la Sala de lo Contencioso, todas ellas de 4 de abril de 2012, establecen que estas adjudicaciones tienen la naturaleza propia de un contrato de obras, motivo por el que la legislación urbanística valenciana no podía apartarse de la básica estatal, a diferencia de lo que ocurre con la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana; el hecho de que la retasación de cargas se tramite conforme a la LUV en cuanto a su procedimiento en virtud de la Disposición Transitoria Tercera del ROGTU, no supone obstáculo alguno para que la naturaleza de este contrato en concreto sea la propia de un contrato de obras.

En consecuencia, podemos afirmar que el artículo 168 de la LUV y 389 del ROGTU no se adecuan a la legislación básica estatal, pues la mera presentación de una plica no genera derecho alguno a favor del proponente.'

Por otra parte, señala el informe emitido por la Sección Administrativa de Programación de 5 de julio del presente, que además de no adecuarse a la legislación básica estatal sobre revisión de precios, *'los artículos 168.4 de la LUV y 389 del ROGTU, el primero de ellos confunde la retasación de cargas con la revisión de precios, exigen la concurrencia de dos requisitos:*

a) Transcurso de dos años desde la presentación de la Proposición Jurídico-Económica por motivos no imputables al urbanizador.

b) Que no se haya iniciado la ejecución del Programa.'

El primero de ellos no se cumple, tal y como se desprende de los numerosos requerimientos de subsanación efectuados al agente urbanizador y que obran el precitado informe; por otra parte, la aplicación de la revisión de precios está mal efectuada puesto que se toma como fecha de inicio a efectos de revisión de precios la fecha de adjudicación del Programa, el 30 de abril de 2004, aplicándose la variación del IPC desde ese momento hasta las fechas de cada una de las cinco certificaciones de obra emitidas, -la última de ellas de octubre de 2009-, lo que carece de amparo legal alguno, superándose ampliamente el plazo establecido por el artículo 168 de la LUV y 389 del ROGTU, que sería el 7 de abril de 2005 que es cuando se firma el Convenio Urbanístico y se inicia la ejecución del Programa de conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 1/2012, de 10 de mayo, de la Generalitat, de Medidas Urgentes de Impulso a la Implantación de Actuaciones Territoriales Estratégicas.

Quinto. La economista de la Oficina Técnica de Ordenación Urbanística, informa en fecha 10 de diciembre de 2013, a la vista del informe emitido por la Sección de Obras de Urbanización de fecha 9 de diciembre de 2013 relativo a la retasación de cargas solicitada, sobre las nuevas magnitudes económicas del Programa una vez sumado el importe al que asciende la retasación, y que son las siguientes:



P.E.M.	4.372.553,81
GASTOS G. y Beneficio Industrial (19%)	830.785,23
P.E.C.	5.203.339,04
Honorarios Profesionales y Documentos Urbanísticos) €	753.938,05
Beneficio empresarial del Urbanizador €	301.575,22
Cargas Urbanización (sin IVA) €	6.258.852,31
Factura Tasación Politécnico €	24.194,72
Coste Actuación sin Indemnizaciones €	6.283.047,03
Edificabilidad total (m2t)	104.725,00
Repercusión (*) (€/ m2t.)	60,00

(*) No se incluyen el importe de las indemnizaciones que se fija definitivamente en el Proyecto de Reparcelación.

Sexto. En la estipulación cuarta relativa a las garantías del Convenio Urbanístico suscrito entre el urbanizador y el Ayuntamiento en fecha 7 de abril de 2005, se establece que la cuantía de la garantía prestada por el urbanizador se deberá ampliar en el supuesto de que se autorice una retasación de cargas.

En el asunto que nos ocupa, y ascendiendo la cantidad objeto de retasación a 177.085,39 € IVA excluido, debe calcularse el importe de la garantía sobre dicha cantidad, IVA incluido.

Así si aplicamos a la misma el 21% del IVA actualmente vigente, resulta un Presupuesto de Ejecución por Contrata IVA incluido de 214.273,32 €, por lo que el 7% de dicha cantidad asciende a 14.999,13 €.

Por los antecedentes y fundamentos jurídicos expuestos y el Dictamen favorable de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana, y Vivienda, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Primero. Aprobar la retasación de cargas del Programa de Actuación Integrada de la Unidad de Ejecución Camino de Moncada, promovido a instancia de la mercantil Expocasa, SL, urbanizador de dicho Programa, lo que supone un incremento total en las cargas de urbanización por un importe total de 177.085, 39 € (ciento setenta y siete mil

ochenta y cinco euros con treinta y nueve céntimos), en concepto de Presupuesto de Ejecución por Contrata, IVA excluido.

Segundo. Desestimar las alegaciones formuladas por D. *****, en representación de la mercantil Gestintorcas SL, D. *****, en representación de la mercantil Baladre Promoción y Urbanismo SL, D. ***** y D. *****, así como no entrar a valorar las formuladas por D.^a *****, en representación de la mercantil Expocasa, SL, todo por los motivos señalados en los Antecedentes de Hecho Séptimo y Octavo del presente acuerdo.

Tercero. Como consecuencia de lo anterior las determinaciones económicas fundamentales de la actuación, que sustituyen a las contenidas en el acuerdo de aprobación y adjudicación del Programa y en el correspondiente Convenio Urbanístico, son las siguientes:

P.E.M.	4.372.553,81
GASTOS G. y Beneficio Industrial (19%)	830.785,23
P.E.C.	5.203.339,04
Honorarios Profesionales y Documentos Urbanísticos) €	753.938,05
Beneficio empresarial del Urbanizador €	301.575,22
Cargas Urbanización (sin IVA) €	6.258.852,31
Factura Tasación Politécnico €	24.194,72
Coste Actuación sin Indemnizaciones €	6.283.047,03
Edificabilidad total (m ² t)	104.725,00
Repercusión (*) (€/ m²t.)	60,00

(*) No se incluyen el importe de las indemnizaciones que se fija definitivamente en el Proyecto de Reparcelación.

Cuarto. Incorporar el presente acuerdo al Convenio Urbanístico y Régimen Económico-Financiero del Programa de Actuación Integrada “Camino de Moncada”.

Quinto. Expocasa, SL, asume expresamente el coste que deberían soportar las fincas constituidas en división horizontal nº 62.210 y 63.610; así pues, no se girará la parte que corresponda sufragar a los propietarios de estas dos fincas, asumiéndolas el



propio agente urbanizador, tal y como pone de manifiesto en escrito presentado el 28 de mayo del presente.

Sexto. Requerir a la mercantil Expocasa, SL, urbanizador del citado Programa, para que en el plazo de 15 días, contados a partir de la notificación del presente acuerdo, preste garantía por importe de 14.999,13 € (catorce mil novecientos noventa y nueve euros, con trece céntimos), correspondiente al 7% del incremento de cargas, IVA incluido.

Séptimo. Notificar el presente acuerdo a todos los interesados en el expediente, a los Servicios Municipales de Asesoramiento Urbanístico, Gestión Urbanística y al Servicio de Obras de Infraestructura, así como requerir al urbanizador para que proceda a su publicación en el DOCV.”

8.

“ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 30 de marzo de 2005, acordó aprobar el Programa de Actuación Integrada de la Unidad de Ejecución Única del Sector de Suelo Urbanizable No Programado Fuente San Luis, optando por su gestión indirecta, seleccionando la Proposición Jurídico-Económica presentada por la Agrupación de Interés Urbanístico Benimassot, y la Alternativa Técnica presentada por Analyst Invierte 21, SL.

De conformidad con lo previsto en el artículo 47.5 de la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalitat, Reguladora de la Actividad Urbanística, (en adelante LRAU), y el apartado noveno del acuerdo plenario de aprobación y adjudicación del Programa, Analyst Invierte 21, SL, haciendo uso de su derecho solicitó la subrogación en el lugar y puesto del adjudicatario, aprobándose dicha subrogación mediante acuerdo plenario de fecha 27 de mayo de 2005, con lo dicha mercantil adquirió la condición de agente urbanizador del citado Programa, suscribiéndose el correspondiente Convenio Urbanístico el 7 de noviembre de 2007.

Segundo. Con fecha de 28 de enero de 2011 tuvo entrada en el Registro General de esta Corporación, escrito de D. *****, en representación del agente urbanizador, mediante el que solicita la retasación de las cargas de urbanización del Programa que nos ocupa.

Acompañaba dicha solicitud de una memoria justificativa sobre la concurrencia de las diversas causas que, según ellos, habilitarían la tramitación de la retasación de cargas.

Tercero. Por guardar estrecha relación con la solicitud de retasación de cargas, recordemos que el proyecto de urbanización también fue aprobado junto con el acuerdo plenario de adjudicación y aprobación del programa, pero sometido a la condición suspensiva de que en el plazo de dos meses, contados a partir de la entrada en vigor del Programa se presentara por el adjudicatario, Analyst Invierte 21, SL, un Proyecto de Urbanización firmado y visado, en el que se subsanen todas las deficiencias puestas de manifiesto en el informe emitido por la Sección de Proyectos de Infraestructura, (actualmente Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Programación), del Servicio de Proyectos Urbanos de 21 de marzo de 2005.

Cuarto. En fecha 1 de agosto de 2012 el urbanizador presenta Proyecto de Urbanización Refundido.

La Sección de Obras de Urbanización, en fecha 11 de diciembre de 2013, informa que: *‘Este proyecto ha sido informado por los Servicios municipales con el resultado global de no conforme con el acuerdo de aprobación del programa, quedando por resolver las cuestiones que se relacionan en el informe de la Sección de Obras de Urbanización, de 2 de diciembre de 2013’*; este informe obra en el expediente en el que se tramita el Programa.

Continúa el informe de 11 de diciembre de 2013 señalando que: *‘A la vista de la situación actual, en la que no se dispone de un proyecto de urbanización conforme a las condiciones establecidas en el acuerdo de adjudicación del programa, se considera que no procede informar ningún documento de retasación sobre el mismo...’*, añadiendo que, *‘No obstante, puesto que el documento de retasación presentado ha sido*



informado por los Servicios municipales, se ha emitido informe sobre el mismo, de 9 de diciembre de 2013, en el que se establecen los criterios en relación con los conceptos retasables que en el mismo se solicitan’.

Concluye el citado informe afirmando que ‘Se considera que en la situación actual, puesto que no se dispone de un proyecto de urbanización aprobado que defina las obras a ejecutar, procede inadmitir a trámite el documento de retasación sobre su contenido’.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Primero. De conformidad con lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera e) del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, (en adelante ROGTU), aprobado mediante Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, tras la redacción dada por el Decreto 36/2007, de 13 de abril, el procedimiento de retasación de cargas que nos ocupa se rige por la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana.

Segundo. En este sentido, el procedimiento de retasación de cargas viene regulado en el artículo 168 apartados 3º y 4º de la LUV, y artículos 389 a 393 del ROGTU; en concreto, el procedimiento a seguir en estos supuestos es el establecido en el artículo 390 del ROGTU.

Tercero. Por lo que respecta a la solicitud de retasación de cargas, tal y como se ha señalado en el Antecedente de Hecho Cuarto, el informe de la Sección de Obras de Urbanización, del Servicio de Programación de fecha 11 de diciembre de 2013 señala que mientras no se disponga de un proyecto de urbanización adaptado y corregido de acuerdo con las condiciones establecidas en el acuerdo de adjudicación del programa, se considera que no procede informar ningún documento de retasación sobre el mismo, al carecer de un documento de referencia definitivo que defina las obras a ejecutar, lo que resulta absolutamente lógico habida cuenta que sin ese documento no puede determinarse con exactitud qué circunstancias o unidades de obra eran previsibles o no para el urbanizador, qué partidas han sido objeto de incremento por cambios normativos, por cambios ordenados por la administración, o por circunstancias

sobrevenidas, o cuáles resultaban condiciones de adjudicación del Programa.

Cuarto. En consecuencia, procede inadmitir la solicitud de retasación de cargas hasta el momento en que exista un proyecto de urbanización corregido y adaptado a las condiciones establecidas en el acuerdo de adjudicación del programa, cosa que en la actualidad no ocurre, debiendo para ello presentar el agente urbanizador la documentación que resuelva las cuestiones que se relacionan en el informe de la Sección de Obras de Urbanización, del Servicio de Programación de fecha 2 de diciembre de 2013.

Quinto. Resultando competencia del Ayuntamiento-Pleno la aprobación de las cargas de urbanización de todo programa de actuación integrada, resulta asimismo de su competencia la inadmisión a trámite de las solicitudes de retasación de las mismas.

Por los antecedentes y fundamentos jurídicos expuestos y de conformidad con el dictamen favorable de la Comisión Informativa de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Primero. Inadmitir la solicitud de retasación de cargas formulada por la mercantil Analyst Invierte 21, SL, urbanizador del Programa de Actuación Integrada de la Unidad de Ejecución Única del Sector Suelo Urbanizable No Programado Fuente San Luis, por los motivos señalados en el Fundamento Jurídico Tercero, al no disponerse por causa imputable al urbanizador de un proyecto de urbanización corregido y adaptado conforme las condiciones establecidas en el acuerdo de aprobación y adjudicación del programa, motivo por el que no puede determinarse con exactitud qué circunstancias o unidades de obra eran previsibles o no para el urbanizador, qué partidas han sido objeto de incremento por cambios normativos, por cambios ordenados por la administración, por circunstancias sobrevenidas, o cuáles resultaban condiciones de adjudicación del Programa.

Segundo. Notificar la presente resolución al urbanizador y a los distintos Servicios municipales.”

9.**“HECHOS**

Primero. En cumplimiento de la Sentencia número 211, de 18 de marzo de 2011, dictada por la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, y en aplicación de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana (en adelante LUV), se aprueba el Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Valencia y la Orden de las Escuelas Pías para la ejecución de común acuerdo de la citada Sentencia, el 19 de noviembre de 2013.

Segundo. En virtud de lo establecido en la cláusula segunda del citado Convenio de Colaboración, desde el Servicio de Planeamiento se ha elaborado la documentación correspondiente a la necesaria modificación puntual de su Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por Resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 28 de diciembre de 1988 (en adelante PGOU), cuyo objeto es la ampliación en 2.326,14 m² de la superficie del equipamiento educativo-cultural previsto por la ordenación vigente en la manzana comprendida entre las calles Gran Canaria, Isla de Hierro, Doctor Álvaro López y Vicente La Roda, y la consiguiente modificación de su alineación en su frente recayente a la calle Gran Canaria.

Tercero. Según se informó por el Servicio de Planeamiento el 6 de marzo de 2013, la modificación de la alineación que se propone supone, de un lado, una solución urbanística adecuada que, sin merma de las dotaciones públicas, garantiza el incremento de la anchura de un vial y consiguiente mejora de su sección, y de otro supone una notable mejora de las condiciones de prestación del servicio educativo.

Cuarto. El objeto de las modificaciones propuestas en el presente documento son las siguientes:

- Alineación correspondiente a la parcela Educativo-Escolar, recayente a la Calle Gran Canaria.

- Uso de 1.561 m² de EL (Sistema Local de Espacios Libres) y 765,14 m² de Red Viaria Local (acera) pasando a ser todos ellos -2.326,14 m²- Sistema Local Educativo-Cultural Escolar (EC).

- 280 m² de Sistema Local Espacios Libres pasarán a ser calificados como Red Viaria Local (acera) con la intención de crear un retranqueo en la alineación que genera una amplia zona pública en el acceso general al Colegio donde se puedan congregarse los familiares en los momentos de recogida de los niños.

Según se hace constar en informe del Jefe del Servicio de Planeamiento de 16 de diciembre de 2013, la documentación presentada reúne los requisitos técnicos necesarios para exponerse al público.

Quinto. Teniendo en cuenta que resultan afectados y reducidos, Espacios Libres, en aplicación del artículo 94.4 de la LUV, procede solicitar dictamen, en su momento, al Consejo Jurídico Consultivo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. En virtud del artículo 83.2 de la LUV, el sometimiento a información pública se realizará por el plazo de un mes, anunciándose en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana y en un diario no oficial de amplia difusión en la localidad.

Segundo. Resulta de aplicación el artículo 101.2 de la LUV relativo a la suspensión de licencias.

Tercero. En virtud del artículo 123.1.i) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, modificada por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, se deriva la competencia del Pleno de la Corporación para el sometimiento a información pública. Según el artículo 123.2 de la misma Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, el mencionado acuerdo requerirá el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros del Pleno.

Por los antecedentes y fundamentos jurídicos expuestos, visto el proyecto de Modificación Puntual del PGOU de Valencia en la manzana comprendida entre las calles Gran Canaria, Isla de Hierro, Doctor Álvaro López y Vicente La Roda, y de conformidad con el dictamen favorable de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Primero. Someter a información pública, por el plazo de un mes, el proyecto de Modificación Puntual del PGOU de Valencia en la manzana comprendida entre las calles Gran Canaria, Isla de Hierro, Doctor Álvaro López y Vicente La Roda, (en cumplimiento del Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Valencia y la Orden de las Escuelas Pías para la ejecución de común acuerdo de la Sentencia número 211, de 18 de marzo de 2011, dictada por la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana) mediante los correspondientes anuncios en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana y en un diario no oficial de amplia difusión de la localidad, con el efecto suspensivo de licencias previsto en el artículo 101.2 de la LUV.

Segundo. Publicar en la web municipal y comunicar el presente acuerdo a los Servicios Municipales afectados, solicitando informe al de Circulación y Transportes.”

Se hace constar que el presente acuerdo fue adoptado con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros que integran la Corporación Municipal.

10.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda que propone someter a información pública la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo y su Estudio de Integración Paisajística.

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, se producen las siguientes:

El Sr. Sanchis, del Grupo Municipal EUPV, manifiesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Prenc la paraula per a fixar la nostra posició en aquesta proposta de modificar el PGOU del que es coneix perquè els restaurants i els quioscos del passeig Marítim pogueren també habilitar la segona planta per a eixamplar el seu servei de restauració. Ho fem no precisament perquè pensem que no siga necessari ni molt menys que el passeig Marítim tinga eixa vida econòmica que ha tingut des del seu moment, però sí perquè pensem que aquesta proposta que es porta hui ací podria tindre una conseqüència que ja aniria sobre la conseqüència que va tindre quan es va fer el passeig Marítim i es varen construir aquestos quioscos a nivell paisatgístic tant en el conjunt de la platja de la Malva-rosa com la de les Arenes, però molt especialment la de la Malva-rosa.

Pensem que aquesta nova modificació és una alteració paisatgística major i a més a més ens pareix que no és necessària. De fet, des dels anys 90 quan aquestos restaurants varen començar a funcionar ja directament en el passeig Marítim varen continuar adaptant les seues necessitats econòmiques i evidentment de restauració als metres quadrats que tenien, oferint un servei de restauració per a la gent que anava al passeig Marítim i amb una alteració com ja dic que és aquella que es va produir al principi però que s’havia mantingut al llarg del temps.

A hores d’ara, cal recordar que inclús no solament són els metres quadrats que s’aprofiten dins del mateix restaurant sinó també les taules que es fiquen fora. La proposta d’ara per a poder augmentar i aprofitar el segon pis d’aquestos 14 quioscos farà que es pase de 160 m² aprofitats a 336 m² i 345 m².

I no ho compartim tampoc perquè que en una situació com la que passa el nostre país, on es diu que és un suport al comerç i el turisme de la nostra ciutat que nosaltres evidentment ens pareix molt bé, cal recordar algunes qüestions que ens semblen importants. S’ha enfonsat la demanda interna al nostre país, el comerç i el consum i la capacitat de compra dels salaris està a la baixa, de fet les previsions per al 2014 és que la capacitat de compra dels salaris estiga més a la baixa encara. El nivell de desocupació continua sent molt elevat, de fet en la ciutat de València ja ho varem

debatre en altres plenaris està al voltant de 100.000 persones, sense una visió clara de què vaja a baixar.

I hem de pensar que la restauració és un servei que precisament creix, es desenvolupa i té beneficis a partir precisament de què hi haja una situació d'estabilitat en l'ocupació, de què hi hagen uns salaris amb una capacitat de compra que permeta desenvolupar el consum i per tant anar a aquests restaurants. I també —és important ressaltar-ho— quan en un moment determinat no hi haja una competència excessiva. Cal recordar que les campanyes de turisme tant de Setmana Santa com d'estiu en general han evidenciat que hi ha una situació crítica del turisme nacional, és a dir s'ha estancat fruit precisament de la situació econòmica per la qual estem passant i el nombre de turistes estrangers que arriba a la nostra ciutat que ve bàsicament amb els creuers no compensen, entenem, la saturació d'ofertes de restauració que tindria tant la nostra ciutat com el passeig Marítim.

A més a més, també ens pareix una contradicció perquè precisament quan vam tindre el debat del Pla de la Marina Reial en eixes funcions que vostés volen donar-li a la dàrsena es bolca molt precisament en la restauració de diferents nivells, des de la més elitista i més cara o més de gourmet a una més assequible. Però al final hi haurà una sobresaturació de l'oferta que pensem que pot ser al final contraproductiu per a l'objectiu d'aquesta modificació. Per tant, inicialment votem en contra però no perquè estiguem en contra ni molt menys de què vagen bé els quioscos i els restaurants del passeig Marítim sinó perquè aquesta és una mesura arriscada que pot tindre un efecte totalment contrari a aquell que la proposta inicial vol tindre.

Gràcies.”

El Sr. Novo, cerrando el primer turno de intervenciones, dice:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Buenos días.

No entiendo todavía porqué, porque creo que no tiene mucho sentido. No entiendo todavía porqué el Sr. Sanchis, Izquierda Unida, vota en contra de esta cuestión. No sé si está en contra de la ampliación de los locales, con la inversión que requiere. No

sé si esta en contra de que cada uno de los locales y sus dueños contraten a más gente. O no sé si está en contra realmente de que como consecuencia de la ampliación y de la demanda al final tenga que comprar más productos a los proveedores.

No sé exactamente porqué se vota en contra de una cuestión de la que se viene hablando durante mucho tiempo, de la que yo creo que es un colectivo que lo ha pasado francamente mal hace relativamente poco cuando los locales de 300 m que tenían pasaron a 150 m cerrados, porque en su momento el gobierno anterior decidió que fuera así y hubo yo creo que una persecución para que al final se redujera lo que eran unos negocios tradicionales que venían funcionando de distintas maneras durante muchos años, que al finales de los 90 se reconvirtió en lo que son y creo que han funcionado bien.

Como consecuencia de esto, creo que tenemos que explicar cuál es un poco el *íter* de todo este procedimiento puesto que es la asociación, Apolema, quien lo solicita. Pero antes de iniciar absolutamente nada remitimos el expediente al Servicio de Playas para que informe si lo considera conveniente, contestando lógicamente que era adecuado para que pudieran prestar el servicio a todo el mundo siempre y cuando mantuvieran unas condiciones homogéneas que creo que era absolutamente imprescindible como consecuencia de esta ampliación.

Creo que hay una confusión porque se sigue hablando de la ampliación, de las terrazas. De lo que se intenta es de homogeneizar exactamente todo lo que es el paseo Marítimo intentando darles a estos señores, que están dispuestos a invertir, que están dispuestos a contratar a trabajadores y que están dispuestos a comprar más mercadería para poder vender en sus locales, las posibilidades de que trabajen.

De los 14 quioscos que hay van a ser 12 los que amplíen, de 160 m² a mas de 300 m². Prácticamente lo que es la altura no la van a tocar porque lo que sí que se autoriza es el uso de esa segunda planta que tenían hasta ahora pero que sólo se utilizaba como almacén porque no se podía utilizar y van a ser terrazas descubiertas donde sólo van a poder cubrir el 30%.



Está todo tan condicionado como que además tienen que ser absolutamente simétricos, de manera que si están pareados tienen que tener los mismos huecos, las mismas ventanas, el mismo tipo de material. Es decir, que al final de lo que se trata es de dar esa opción de mejorar la economía que es importante, cuando además están decididos a hacerlo; y segundo, de mejorar si cabe todavía la imagen que tiene en estos momentos el paseo Marítimo, que es importante”.

Se reincorpora a la sesión el Sr. Crespo.

Continúa el Sr. Novo manifestando:

“El tema de la Marina no lo acabo tampoco de enlazar porque ahora se dice que como no se ha hilvanado con la Marina parece que está desconectado. Creo que no tiene nada que ver, al contrario. Le digo más: si esto hubiera sido rechazado por este equipo de gobierno estoy seguro que el argumento hubiera sido que a la Marina se le da todo y se le deja todo, y a estos pobres señores que quieren hacer allí una obra, que quieren ampliar su negocio les decimos que no. Y ahora el argumento es que está deshilvanado o que no está conectado. Yo creo que está perfectamente conectado, va en perfecta sintonía con lo que se está haciendo en la Marina porque además van a crecer a la vez, porque la voluntad de estos señores es, si no pasa nada, que esté operativo el próximo verano.

Creo que eso es muy positivo para la ciudad, muy positivo para el turismo, que por mucho que usted diga que ha bajado a nivel nacional aquí hemos recuperado afortunadamente el tercer puesto a nivel nacional en cuanto a comunidades autónomas y a recepción de turistas. Y es un elemento importante de disfrute no sólo de los valencianos, que sí lo utilizamos y mucho, sino también de todos aquellos que vienen a vernos.

Así que, en definitiva, creo que es una buena propuesta, creo que es realista, en función de lo que se necesita para mejorar tanto las instalaciones como el funcionamiento de esos quioscos y restaurantes. Y lo único que solicito es que se replantee la posibilidad de votarlo porque además creo que no queda muy bien que una cuestión de éstas, que se ha llevado de la forma que se ha llevado, con toda claridad y con el apoyo absoluto de toda la asociación de hostelería y en concreto de Apolema, que es quien regula y regenta aquellos negocios de la playa, tampoco quedaría bien votar en contra de esta cuestión que, insisto, creo que es francamente positiva.

Gracias.”

El Sr. Sanchis añade:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Ni molt menys l’objectiu del meu grup és confrontar amb l’associació d’empresaris. Evidentment, mantindre la nostra voluntat de mantindre el vot. De fet, m’agradaria ressaltar que bona part de les crítiques que he vessat ací hui venen precisament d’algunes persones que estan relacionades amb l’hostaleria i amb el comerç i el món de la restauració precisament dels poblats marítims; tampoc és una cosa que hàgem improvisat nosaltres. Clar que estem a favor de què augmenten els proveïdors les seues vendes i compres, i clar que estem a favor de què es contracte a treballadors i treballadores, faltaria més. Però també és de veres que la contractació en la restauració hem de recordar que es tracta d’una contractació molt temporal, molt precària; que precisament no és un motor econòmic la restauració. La restauració ha derivat que precisament pugua haver un creixement econòmic i una recuperació econòmica, que és el que motiva per tant que la restauració pugua créixer i no al contrari. És un punt de vista, per tant, que nosaltres mantenim.

I respecte al tema de la Marina, Sr. Novo, no és el que vosté diu; nosaltres ho haguérem plantejat igual. El que estem dient és que pot haver tant en el Pla de la Marina i amb aquesta reforma plantejada per als quioscos i restaurants una sobresaturació d’oferta de restauració, és el que volia dir. No és que siga contradictòria una cosa amb l’altra a l’hora de plantejar vostés la proposta sinó que pot haver una sobresaturació, a

més a més en una zona que és la mateixa que la dels poblats marítims. Continuem pensant que hi ha una sobresaturació d'oferta i volem recordar que la situació social i econòmica d'este país és la que és.

No sé quins càlculs hauran fet però de moment encara que vosté haja dit que s'ha recuperat el rànking, també és de veres que continua haguent una situació del turisme nacional molt més baixa que fa uns anys i és evident. La gent té menys salaris, passa per una situació molt complicada a nivell econòmic, molta gent està perdent el seu lloc de treball encara. Malgrat que alguns indicadors diguen que hi ha una recuperació econòmica, no acaba de ser cert.

Per tant, és un vot en contra de precaució, de prevenció si vol; no de confrontació amb la Federació d'Hostaleria en aquest cas.”

Se ausenta de la sesión el Sr. Del Toro.

Cierra el segundo turno de intervenciones el Sr. Novo, que dice lo siguiente:

“Muchas gracias, alcaldesa.

Yo lo que no me atrevo es a decirles que implanten allí industrias textiles ni criaderos de gorriones zurdos. Si los hosteleros, con la propia responsabilidad que les caracteriza, que son propietarios de su negocio, que además no tenían ni siquiera la concesión que ahora tienen por 75 años de plazo y están dispuestos a hacer esa inversión porque son ellos quienes lo deciden, lo que yo no voy a decir es que cambien la actividad. Ellos se han dedicado toda la vida a la hostelería y lo que tienen que hacer es trabajar la hostelería y hacerlo en las mejores condiciones. Eso es lo que pretende este equipo de gobierno, que lo hagan en las mejores condiciones porque son ellos quienes lo han decidido.

En definitiva, se trata simplemente de eso, de adecuarlo. Con todos los informes favorables porque tiene que ir a Costas, tiene que informarlo Medio Ambiente para ver si efectivamente el planteamiento se adecua a lo que realmente las medidas de protección del paseo necesita. Pero hay que tener en cuenta que no estamos hablando de una zona salvaje, estamos hablando de un paseo perfectamente ordenado donde lógicamente se va a mejorar la imagen del paseo y de los llamados chiringuitos, que no son tal, que son restaurantes en toda regla. Y además, creo que va a haber una buena confrontación, una buena correlación con lo que será la Marina.

En cuanto a la demanda, si hay mucha o poca, al final eso el mercado lo decidirá. Merenderos son los mismos, es decir, no se han creado más. La oferta que hay en la Marina será la oferta que se decida poner quien lo decida. Si al final hay un exceso de oferta, el mercado lo decidirá. Pero en estos momentos lo que estamos hablando aquí yo creo que no es cuestión de valorarlo sino simplemente de lo que se está tratando en estos momentos es de mejorar no sólo la imagen sino la fórmula de trabajo de cada uno de los restaurantes que existen en la playa, que sean todos iguales, que mantengan materiales ligeros, flexibles, que además sea adaptado, que evitemos terrazas cada una de un color, todo uniforme, homogéneo, para dar una sensación de paseo Marítimo mucho mejor del que hay en estos momentos.

Nada más y muchas gracias.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 30 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Popular, Socialista y Compromís presentes en la sesión; votan en contra los/las 2 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo EUPV.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“HECHOS

Primero. Desde la Concejalía de Playas se presenta en el Servicio de Planeamiento moción impulsora, de 10 de octubre de 2013, de la Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo, en relación con la remodelación

de los kioscos de la playa de la Malvarrosa para su adaptación e integración al entorno durante todo el año siempre que se mantengan las características homogéneas de todos ellos.

Segundo. Mediante instancia de 7 de noviembre de 2013, con NR 00113 2013 035543, suscrita por D. *****, en representación de la Asociación APHOLEMA, y presentada por D. *****, se adjunta un ejemplar de la documentación correspondiente al proyecto de Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo y Estudio de Integración Paisajística, solicitando su tramitación.

La reordenación propuesta consiste en la adecuación de las condiciones formales en las parcelas de los elementos singulares (AES), referidos a los kioscos, desde el punto de vista de la ocupación de la parcela y/o el número de plantas. Se introduce en este sentido una nueva identificación para los módulos 1 a 12, proponiéndose como AES-K (kioscos) y AES-P para los módulos 13 y 14, con la correspondiente regulación en las Normas Urbanísticas.

Tercero. Una vez incorporado el plano de alineaciones por la Oficina de Cartografía Informatizada, y según se hace constar en informe de la Oficina Técnica de Ordenación Urbanística, de 28 de noviembre de 2013, la documentación presentada precisa su corrección en cuanto a la definición de las ordenanzas normativas y gráficas para la edificación de los kioscos, la incorporación de un cuadro comparativo con el planeamiento vigente, así como el reflejo en los planos del ámbito de actuación y corrección de la errata en el título del documento.

El 2 de diciembre de 2013 comparece en el Servicio de Planeamiento D. *****, y se le hace entrega del citado informe técnico que indica las correcciones a realizar, y en consecuencia se presenta la documentación subsanada el 9 de diciembre de 2013, con RE 00113 2013 038928.

Cuarto. Analizada por la Oficina Técnica de Ordenación Urbanística la documentación corregida, se constata que se han subsanado las deficiencias antes indicadas, por lo que, según consta en informe de 13 de diciembre de 2013, la documentación reúne los requisitos documentales necesarios para exponerse al público,

sin perjuicio de las modificaciones o correcciones que puedan resultar del trámite de información pública, de los informes que se emitan o de un mayor análisis de la documentación aportada. Asimismo, en informe de 16 de diciembre de 2013, se constata que el Estudio de Integración Paisajística responde a lo dispuesto en el Reglamento del Paisaje.

Quinto. Atendiendo a que la propuesta afecta a la ordenación del litoral, y su condición de Dominio Público, en virtud de la legislación sectorial aplicable, procede solicitar informe al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (D. G. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar).

Asimismo, por resultar afectados y reducidos, aunque mínimamente, Espacios Libres, procede solicitar dictamen, en su momento, al Consejo Jurídico Consultivo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Resulta de aplicación el artículo 81.2 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana (en adelante LUV), en virtud del cual, los particulares podrán formular documentos de avance del planeamiento y solicitar al Ayuntamiento la modificación del PGOU, mediante la presentación de la documentación técnica necesaria a este fin.

La iniciativa para elaborar y modificar el Plan General corresponde al Ayuntamiento (artículo 81.1 de la LUV), que podrá hacer suyos los avances que en virtud del artículo 81.2 presenten los particulares. En caso de ser reconocido el interés municipal de la propuesta, sería de aplicación el artículo 94, regulador de la modificación de planes, en relación con el artículo 83.2 de la LUV, del que se deriva que el sometimiento a información pública se realizará por el plazo de un mes, anunciándose en el Diario Oficial de la Generalidad Valenciana y en un diario no oficial de amplia difusión en la localidad.

Segundo. Resulta de aplicación el artículo 101.2 de la LUV relativo a la suspensión de licencias.

Tercero. En virtud del artículo 123.1.i) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, modificada por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, se deriva la competencia del Pleno de la Corporación para el sometimiento a información pública. Según el artículo 123.2 de la misma Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local, el mencionado acuerdo requerirá el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros del Pleno.

Cuarto. Resultan de aplicación los artículos 112.a) y 117 de la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas, desarrollados en los artículos 205.1.a) y 210 del Real Decreto 1471/89 de 1 de diciembre (Reglamento de Costas), en virtud de los cuales procede solicitar informe a la Administración del Estado. A nivel de informe autonómico resultan aplicables los artículos 114 y 207, respectivamente.

Por los antecedentes y fundamentos jurídicos expuestos, visto el proyecto de Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo y su Estudio de Integración Paisajística, y de conformidad con el dictamen favorable de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, estimando que concurre en la propuesta presentada el interés municipal, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Primero. Someter a información pública, por el plazo de un mes, el proyecto de Modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo e iniciar el proceso de participación pública de su Estudio de Integración Paisajística, mediante los correspondientes anuncios en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana y en un diario no oficial de amplia difusión de la localidad, con el efecto suspensivo de licencias previsto en el artículo 101.2 de la LUV.

Segundo. Solicitar informe al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (D. G. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar) por tratarse de dominio público marítimo-terrestre.

Tercero. Publicar en la web municipal y notificar el presente acuerdo al interesado y a los Servicios municipales afectados, solicitando informe a los de Playas y Bomberos.”

Se hace constar que el presente acuerdo fue adoptado con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros que integran la Corporación Municipal.

11.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda que propone aprobar provisionalmente el documento de Modificación del PEPRI del Barrio de la Seu-Xerea en la plaza de Manises, 7 (Casa Palacio Vallier).

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, se producen las siguientes:

El Sr. Sanchis, del Grupo Municipal EUPV, manifiesta:

“Gràcies de nou, Sra. alcaldessa.

No és la primera vegada que tractem aquest tema ni en la Comissió d'Urbanisme ni en aquest Plenari. Manifestar que mantenim el vot que vam mantindre al seu moment en contra del nou ús que se li vol donar a aquest edifici que com vostés saben va tindre una utilització institucional-administrativa per part de la Diputació de València i que a hores d'ara es pretén modificar quin és el seu ús i quin és el servei per a què acabe tenint, per tant, un ús distint.

D'inici, com vaig dir en el Plenari anterior i també a la Comissió d'Urbanisme, caldria recordar i destacar que precisament ha estat l'Administració pública qui va fer possible que l'edifici es trobara en la situació en què es trobara, i no ens pareix mal la proposta de què vulga mantenint aquest immoble recuperat i amb un nou ús per a evitar que tinga un estat d'abandonament com què es troba.

Per una vegada, la Diputació Provincial de València deixa llogat. Nosaltres el que no compartim és que a nivell dotacional el centre històric no tinga necessitat d'aquest edifici com es diu en una part de l'informe. A hores d'ara pensem que potser que sí que hi haja una situació a nivell dotacional pel que fa per part de l'Administració



pública que sí que hi haja edificis suficients, però la utilització que nosaltres pensem que ha de tindre -que puga ser un ús sociocultural- es perd amb aquesta proposta. El podria tindre llogat una altra Administració pública i no sols la Diputació, podria estar l'Ajuntament o la Generalitat o un acord de les tres administracions i així evitar canviar la qualificació de l'immoble per a evitar que passara a tindre un ús estrictament privat.

Ací podríem parlar d'un tema com estàvem parlant abans. És qüestió probablement de punts referencials, de què fer amb l'urbanisme i quin ús social se li dóna. És de veres que molts edificis en les ciutats espanyoles, en les ciutats valencianes, solament es veuen rehabilitats o recuperats quan passen a tindre un canvi d'ús, és a dir, quan se'l queda un hotel, per ficar un exemple. I tenen un altre tipus d'ús, és l'hotel que se'l queda, el reforma i rehabilita i li dóna una utilització. Nosaltres pensem que això està bé, però no podem deixar que tots els edificis o aquells edificis que vaja deixant l'Administració passen a tindre un ús distint. Per això, eixe ús que és un ús privat pensem que hauria de tindre un servei social que es podria coordinar amb les associacions de veïns del barri per a vore quina és realment la situació dotacional del centre històric.

A més a més, recordar que el mateix informe del Servei de Gestió del Centre Històric de març de l'any 2012 recordava que tota potestat de planejament ha d'atendre en tot cas amb tota satisfacció l'interés general. Pensem que aquest ús que se li vol donar, amb eixes plantes per a una clientela exigent, visitants il·lustres..., no sé fins a quin punt això és l'interés general. Més enllà de què ja també podríem fer una reflexió sobre els hotels i l'oferta hostalera a la ciutat de València, la utilització que al final se li vol donar a este edifici pensem que se li podria donar un altra i per tant mantenim el vot en contra.

Gràcies.”

El Sr. Ribó, del Grupo Compromís, se expresa en los siguientes términos:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Nosaltres anem a dir que no a aquesta requalificació que es proposa avui. És la plaça de Manises, el Palau de Bàtlia. A una banda està la Generalitat, a l'altra està la Diputació. És el centre institucional de tota la Comunitat, de tota la província i per tant no és qualsevol cosa. Nosaltres diem que no en primer lloc per un motiu i és concretament que aquest Ajuntament, la Diputació i la Generalitat han hagut de dir abans si volien implantar algun servei i han dit que no.

Nosaltres li'n volem proposar un que ens sembla important: a menys de 100 m d'ací tots els dijous es reuneix un tribunal, el Tribunal de les Aigües. És un tribunal mil·lenari, com saben vostés. És un tribunal que si el visiten veuran que arriba molta gent, normalment la seua faena acaba molt prompte perquè es fa tasca de mediació, comença, s'acaba i la gent es queda totalment frustrada i diu '*Aquí què ha passat?*'. Jo parlí amb el tribunal i em digueren: '*És que no tenim espai ni per a un museu, ni per a explicar les funcions, etc.*'. És patrimoni immaterial de la humanitat. Per tant, la proposta és molt senzilla. O en el local que en estos moments està la biblioteca o traslladar la biblioteca allà i que aquell local pugua ser per al Tribunal de les Aigües. A nosaltres ens agradaria que a institucions de la importància del Tribunal de les Aigües se'ls fera el cas que mereixen i no els ho fem. Aquí tenim una possibilitat magnífica de fer açò.

Diem que no per un altre motiu: el canvi que es pretén en el Palau de Bàtlia implica un deure d'exempció dotacional. Ha passat de ser institucional a hotelier, això implica que ha d'haver una cessió dotacional. No hi ha desequilibris dotacionals en este barri? N'hem parlat abans d'un. No faltes serveis públics? No falten espais verds? No, s'arregla tot amb una aportació econòmica i tot cedit. No estem d'acord, ho volem dir amb molta claredat. Pensem que no es compleix amb els deures de dotació de les persones que viuen en este barri.

Tercer aspecte. L'informe de la Conselleria de Cultura diu taxativament que l'ús ha de: '*Convertir el edificio en un centro de relación social en el que sea posible cualquier manifestación de tipo cultural*'. Açò, que haurà de constar formalment en el document es permet que siga un hotel. A nosaltres ens sembla molt difícil de conjugar el que diu la Conselleria de Cultura amb un hotel.



Gràcies a vostés, si s'aprova avui, en la plaça de Manises tindrem un hotel amb més o menys glamour, ho veurem. Els propietaris tindran una bona font de negoci en un marc incomparable, per suposat. Però el que és segur és que els veïns del barri no tindran serveis públics.

Gràcies.”

Se reincorpora a la sesión el Sr. Del Toro.

El Sr. Sarrià, del Grupo Municipal Socialista, indica:

“Gràcies, Sra. Alcaldessa.

Per explicar el vot positiu que el meu grup ja en el tràmit inicial va fer a esta requalificació de servei públic a ús residencial, que és el que tenia prèviament a ser servei públic. Perquè a diferència del que ha hagut en altres mesures semblants pel que fa a edificis que eren propietat pública en el centre històric que nosaltres terminantment ens varem oposar perquè sí que enteníem que era malbaratar el patrimoni públic i que no estava adequadament justificat el canvi del seu ús, en este cas estem parlant d'un edifici privat que en el seu moment la Diputació va abandonar després d'una ocupació transitòria d'uns quants anys sense que després cap institució, cap administració pública haja manifestat el seu interès per ocupar este edifici.

A nosaltres, per suposat, ens haguera agradat que eixe interès haguera existit però el fet és que no ho ha hagut. I en un entorn històric com és el centre i especialment en aquell barri on es multipliquen els edificis en ruïnes, abandonats, on n'hi ha moltes edificacions pendents de rehabilitar, en este cas el que hem valorat en primer lloc és la rehabilitació i la recuperació de l'edifici que del contrari i és també comprensible, a falta d'interès de cap administració per al seu ús, que els propietaris es pregunten perquè han de rehabilitar-lo o mantindre'l.

En este cas, creíem que la proposta que feia la propietat, que és una propietat privada, era prou adient en l'entorn en què es trobava i que malgrat que no ens convenien alguns aspectes del seu expedient respecte a l'equilibri dotacional com quedava en el barri creíem que era interessant precisament per a afavorir el manteniment de l'edifici en condicions, que és un edifici senyorial -no és el Palau de la Batlia, el primer Palau de la Batlia va estar allí però no és el primer palau, és un edifici del segle XIX- i el seu manteniment era important precisament per l'entorn on es troba. Ens haguera agradat una altra solució però estem parlant d'una propietat privada.

I en eixe sentit varem donar primer en el seu tràmit inicial el vot afirmatiu, en este el tornem a donar com varem manifestar en la Comissió d'Urbanisme. Sí que creiem important que des de l'Ajuntament es garantisca que el projecte que s'ha presentat s'execute amb celeritat. Perquè no seria la primera ocasió –ho hem vist en altres llocs del centre històric- en què es modifica el planejament a petició dels propietaris per a fer una determinada cosa, passen els anys i ni es rehabilita ni es fa. En eixe sentit, eixa excepció que sí que varem fer a la Comissió, la mantinc i la reitere en este moment, però creiem que és necessari garantir que este edifici en eixe lloc emblemàtic no es deteriore més i no es caiga a terra.

Res més i moltes gràcies.”

El Delegado de Urbanismo, Sr. Novo, manifiesta:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.

Primero que nada, decirle al Sr. Ribó que estoy absolutamente de acuerdo con todo lo que ha dicho. Si estamos hablando del Palau de la Batlia, estoy absolutamente de acuerdo con todo lo que ha dicho. Porque estamos hablando del Palacio Vallier, que no tiene nada que ver. No sé si todo lo que ha dicho se refería en serio al Palau de la Batlia o está hablando del Palacio Vallier, no tiene nada que ver el uno con el otro. Insisto, si lo que ha dicho va referido a lo otro completamente de acuerdo; no hace falta que discutamos más. Pero como imagino que no será así, vamos a intentar explicarlo. Creo que ya se explicó bastante la otra vez que trajimos para exposición pública la

propuesta que al final no ha habido ningún tipo de alegación y que ya votaron en contra IU y Compromís, y agradezco el planteamiento del Partido Socialista.

Estamos hablando de una propiedad privada, que tiene absolutamente todos los informes favorables en cuanto al planteamiento de recuperación del inmueble que hace la propiedad. El informe de la Dirección General de Patrimonio previamente y el posterior, que ahora hablaremos de él, en cuanto el propio PEPRI de la Seu-Xerea permite el cambio de calificación si la propiedad opta por modificarla por otra de las permitidas en el propio plan. Cumple además el art. 94 de la LUV ya que no supone una generación de desequilibrio en la red de dotaciones públicas. Porque es importante destacar que antes de todo esto este palacio se ofreció a todas las administraciones públicas para ver si alguna de ellas tenía interés por instalar algún tipo de servicio público y todas dijeron que no era necesario para su actividad ordinaria, las tres administraciones.

Además, ya lo hablamos en su momento y lo volvemos a repetir ahora, la propia Ley de Rehabilitación, de Regeneración y de Restauración habla de este tipo de actuaciones y las recoge expresamente en el contenido de su propia ley. Y finalmente, la comunicación, como decía, a todas las administraciones es una medida garantista para salvaguardar como decían aquí también y ponían en duda el interés público.

A partir de ahí, estamos hablando de un edificio protegido, catalogado con nivel 2, que va a mantener lógicamente esa protección y que se pretende transformarlo en un hotel. Con unas condiciones que yo creo que son importantes y que ninguno ha mencionado, que comentamos en la Comisión de Urbanismo. Primero, que estos señores tienen el plazo de un año desde la aprobación, desde la finalización de la tramitación administrativa, para solicitar la licencia para evitar que todo el trabajo que administrativamente está haciendo este Ayuntamiento luego se quede en agua de borrajas. Y a partir de ese año, si no se solicita la licencia lógicamente todas las medidas legales que entran en funcionamiento teniendo en cuenta que es un edificio catalogado entrarán en funcionamiento en cuanto al trabajo de restauración que requiere.

Porque no hay que olvidar, como aquí ya se ha dicho, que esto eran dependencias provisionales de la Diputación hasta el 2008 y desde entonces hasta hoy nadie ha dicho absolutamente nada del Palacio Vallier. Y ahora que hay una propuesta de rehabilitarlo, de ponerlo en valor, en una zona noble, afortunadamente. Pero hay que recordarles que por ejemplo en la plaza del Obradoiro junto a la Catedral de Santiago y justo al lado del Palacio donde trabaja y donde se sitúa la sede del Gobierno gallego, existe en un edificio protegido un gran hotel. Al final, las cuestiones son absolutamente incongruentes.

Es más, por lo que decía, el informe de la DGP que es favorable como digo con una cuña que la hemos metido en las Normas Urbanísticas que dice que el uso que se implante en el edificio deberá cumplir con el requisito de convertirlo en un centro de relación social, que sea compatible con cualquier manifestación de tipo cultural, artístico, profesional, etc., adquiriendo especial relevancia en dicho edificio el uso dotacional sociocultural. Pero lógicamente dice que en cuanto a la implantación del servicio de hotel en concreto no hay ninguna objeción.

Así que creo que es una buena medida para recuperar un edificio, para mantenerlo, para recuperar el esplendor de ese edificio y creo que al final se han respetado absolutamente todos los mecanismos legales para llevarlo adelante.

Nada más. Gracias.”

El Sr. Sanchis añade:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

A Santiago el que hi ha a la plaça de l'Obradoiro és un parador de l'Estat i per tant és patrimoni, és un matís important.

En la mateixa pàg. 97 de la Memòria del PEPRI de la Seu-Xerea es fa una observació que jo crec que és important tindre-la en compte, diu: *‘El terciari institucional és probablement el sector més estès en el barri i el seu creixement no ha de superar els límits determinats pel present pla, encara que s’ha de reconèixer el seu*

importantíssim paper durant els darrers anys en la conservació d'edificis històrics de gran interès'.

És a dir, clar reconèixer que precisament amb diners públics s'ha mantingut un edifici quan va estar llogat per la Diputació. I per tant, no estaria de més que s'haguera intentat veure quina utilitat pública se li podia continuar donant. Perquè pareix que al final no ha hagut diners públics ací o no ha hagut una utilització de l'Administració, que sí que l'ha haguda.

A més a més, en les mateixes Normes Urbanístiques del document en el punt 1.6 es diu el següent: *'L'ús que s'implante en l'edifici haurà de complir amb el requisit de convertir el mateix en un centre de relació social en què siga possible qualsevol manifestació de tipus cultural, artística, professional, etc., adquirint especial rellevància en aquest edifici l'ús dotacional sociocultural'*. Això ho diu la directora general de Cultura i està en les Normes Urbanístiques del document. Sí, estic llegint el literal; no m'ho estic inventant ni estic improvisant. Amb això crec que hi ha una base prou sòlida perquè es poguera haver trobat altres alternatives o altres opcions.

Torne a repetir, ja sé que és un mecanisme que es fa; ho he dit en la meua primera intervenció. Ja sé que és de veres que molts edificis antics que estan en una situació complicada de manteniment, de rehabilitació o de recuperació de l'edifici al final se li ha de donar una utilització hotelera perquè si no es mal fa o poden entrar en una situació d'enderrocament. Això està clar.

Però en aquest cas teníem l'oportunitat de donar-li un altre ús. Evidentment, les posicions en aquest sentit són antagòniques i la visió econòmica i inclús hotelera que tenim de la ciutat és antagònica. Per tant, nosaltres mantenim el nostre vot en contra. Però volia llegir aquest punt 1.6 per a deixar ben clar que l'ús dotacional sociocultural no el proposem nosaltres sinó que està en les mateixes Normes Urbanístiques.

Gràcies.”

Se ausenta de la sesión el Sr. Lledó.

El Sr. Ribó matiza:

“Sr. Novo, Vallier. És possible que com aquest cognom vinga del francès l’erre final no es pronuncie, però està ubicat en la plaça de Manises núm. 7. També és possible que la connotació de palau, no conec molt bé si és un palau o una casa senyorial, açò ho matise poc efectivament. Però em referia a Vallier o *Valié*, com vosté vulga, ubicat en la plaça de Manises núm. 7.

I reitere, lamente que aquest Ajuntament no l’haja demanat per a ús públic i tenia una oportunitat d’or per a dignificar el Tribunal de les Aigües. I lamente que aquest Ajuntament no haja exigit la cessió dotacional corresponent perquè fa falta concretament a les persones que viuen en este barri. I tercer, seguim sense entendre per molt que vosté ens ho explique que un hotel per molt de glamour que tinga puga complir el que demana la Comissió d’Urbanisme de la Generalitat.

Eixos són els tres elements dels quals no ens ha explicat absolutament res. Tindrem un hotel amb molt de glamour, però haurem perdut una possibilitat d’ús públic, haurem perdut cessió dotacional. I sobretot, de cultura i de convivència poquet com no siga per a les persones escollides que vagen allí.

Gràcies.”

Cerrando el segundo turno de intervenciones, el Sr. Novo añade:

“Gracias, Sra. alcaldesa.

Creo que ya hemos dicho todo porque todo es repetitivo. Les escucho, les encanta decir siempre lo mismo en una primera y segunda parte. Voy a intentar evitar decir lo mismo, simplemente alguna aclaración.

Lo he leído, es una cuestión que se va a incorporar. Es decir, como cláusula de las Normas Urbanísticas van a tener que respetar lógicamente como no podía ser de otra forma lo que dice la DGP. Y desde luego, todos vamos a poder seguir cuando venga la licencia qué es lo que hay y qué es lo que se contiene en ese hotel. Ese hotel que será glamouroso o no, no lo sé. Que serán ilustres o no. Nosotros somos ilustres, creo. Igual podemos ir también, creo que somos ilustres. Da igual. Cualquier ciudadano depende del precio que tenga podrá ir o no. Eso de ilustres y tal al final son cuestiones que a ustedes les encanta eso de sacar siempre la connotación.

Es un edificio importante, como decía el Sr. Ribó. Es un palacio del siglo XVIII. Lo que tendremos que estar muy vigilantes –que también lo estará la DGP- es que el proyecto de rehabilitación que presenten cumpla las condiciones y los requisitos que como un edificio catalogado y protegido como nivel 2 tendrá que respetar.

A partir de ahí, lo que sean las realizaciones que no sé lo que harán ahí, tendrán que hacer lo que toque. Pero además tienen que compatibilizarlo con el uso cultural de la zona. Esa es una cuestión importante que además ellos mismos en el proyecto ya hablaban de ello, lo que sí que hemos hecho tanto la DGP como nosotros mismos es cogerle la palabra. Y si efectivamente es un hotel, tendrá que compatibilizarlo con el uso dotacional como se requiere en las normas urbanísticas a la hora de solicitar la licencia.

Poco más, creo que al final cuando venga la licencia lo solicitaremos y lo pediremos. Simplemente una aclaración, por aquello del Tribunal de las Aguas. Porque al final se dice tantas veces y se machaca tantas veces, les encanta machacarlo tantas veces para conseguir que al final los medios de comunicación saquen una cuñita. El Tribunal de las Aguas utiliza las instalaciones de la Casa Vestuario, tiene un piso exclusivo para el tribunal y de momento tampoco exigen nada más, por lo menos a esta casa.

Es más, creo que el Palacio Vallier, con *r*, no el Palau de la Batlia, es una cuestión que muchas veces se habla desde el desconocimiento, desde la improvisación y sobre todo desde la demagogia. Porque esta Administración, ésta o cualquiera, si tuviera que rehabilitar ese edificio para el muy honorable, muy reconocido y muy prestigioso Tribunal de las Aguas o cualquier otra institución hay que poner mucho dinero. Y en estos momentos yo creo que los valencianos en la situación que estamos, con la situación política y económica que tenemos, y desde luego con nuestros impuestos creo que tenemos cosas mucho más importantes que hacer.

Y lo que sí que tenemos es que viabilizar que una empresa privada quiera poner en valor un edificio catalogado y protegido, creo que tenemos la obligación de dar los cauces necesarios para que eso sea posible, Sr. Ribó.

Nada más y muchas gracias.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 27 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Popular y Socialista presentes en la sesión; votan en contra los/las 5 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Compromís y EUPV.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

‘ANTECEDENTES DE HECHO

1. El documento de ‘Modificación del PEPRI del Barrio de la Seu-Xerea, en la plaza de Manises número 7’, presentado con fecha 3 de abril de 2013 por la entidad Valtigua, SL, fue sometido a información pública por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Valencia de 31 de mayo de 2013, y publicado en el diario *Levante-El Mercantil Valenciano*, de fecha 3 de agosto de 2013, página 23, y DOCV de fecha 2 de agosto de 2013, número 7.081, página 22770, así como en el tablón de edictos electrónico del Ayuntamiento de Valencia, y en la página web municipal.

2. Durante el período de exposición pública, no se han presentado alegaciones, según consta en el certificado del Secretario de la corporación, de fecha 12 de septiembre de 2013.

3. El 23 de septiembre de 2013, se remite a la Conselleria de Cultura, Turismo y Deporte copia del documento expuesto al público a los efectos de emisión de informe, de conformidad con los artículos 34.2 y 47.1 de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano.

4. Con fecha 21 de noviembre de 2013, RE 00110 2013 124624, se presenta por D. *****, administrador único de ambas sociedades, instancia solicitando el cambio de titularidad en el expediente, acompañada de copia de la escritura de constitución de la empresa transmitente Valtigua, SL, y de la empresa adquirente Valmagna, SLU, junto con otra documentación complementaria.

5. El 12 de diciembre de 2013, la directora general de Cultura de la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte, emite informe favorable desde el punto de vista patrimonial, siempre y cuando se introduzca el siguiente punto en las Normas Urbanísticas del documento:

‘1.6 El uso que se implante en el edificio deberá cumplir con el requisito de convertir el edificio en un centro de relación social en el que sea posible cualquier manifestación de tipo cultural, artístico, profesional, etc., adquiriendo especial relevancia, en dicho edificio, el uso dotacional sociocultural (Dsc)’.

6. El documento que se somete a la aprobación provisional por el Pleno del Ayuntamiento de Valencia, bajo el título Modificación del PEPRI del Barrio de la Seu-Xerea, en la Plaza de Manises número 7, consta de:

I. Antecedentes: 1. Actuaciones Previas; 2. Subsanación.- II. Parte 1. Documentos sin eficacia normativa: 1) Memoria Informativa; 2) Memoria Justificativa; 3) Planos de Información. III. Parte 2. Documentos con eficacia normativa: 1) Normas Urbanísticas; 2) Planos. IV. Anexos: Anexo número 1: Estudio Histórico del edificio; Anexo 2: Informe de la Dirección General de Patrimonio.

7. La Modificación de planeamiento propone cambiar la calificación específica de la parcela, que tiene asignado como uso específico el de dotacional de servicio público SP-4 (sistema local servicio público administrativo) por el uso global dominante en el área de calificación CHP-121, esto es, uso residencial plurifamiliar, con régimen de compatibilidad de usos grado 1 (proponiendo un uso terciario hotelero), y manteniendo el nivel 2 de protección estructural asignado al edificio.

8. El planeamiento vigente aplicable al edificio de la plaza Manises número 7, está constituido por:

1) El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Barrio de la Seu-Xerea, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Valencia en sesión plenaria de 18 de diciembre de 1992 (BOP de 26. 02. 1993), el edificio se incluye en: Zona de calificación urbanística: CHP; Subzona de calificación urbanística: CHP 12 Barri de la Seu-Xerea; Área de Calificación Urbanística CHP 121-Barri Històric de la Seu-Xerea (pormenoriza el régimen de uso, condiciones de parcela), Sistemas Locales Dotacionales; Servicio Público Administrativo Institucional SP-4; Régimen de compatibilidad de usos: Grado 1.

El edificio está catalogado con nivel de protección 2, estructural. Se encuentra la totalidad del ámbito espacial de la Seu-Xerea incluida en área de Especial Protección Arqueológica.

2) El Conjunto Histórico de Valencia, Ciutat Vella, fue declarado Bien de Interés Cultural, por Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano (DOGV, de 10 de mayo de 1993; número 2020).

3) El edificio de la plaza de Manises número 7 se encuentra, además, dentro del entorno de Protección del BIC, Palau de la Generalitat (Orden de 29 de julio de 2008 de la Conselleria de Cultura y Deporte DOCV 21.08.2008), del entorno de protección del BIC Palacio del Marqués de la Scala, (entorno incoado por Resolución de 24 de mayo de 1993 de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana), y entorno del BIC Palacio de la Batlia.



FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. Aprobación provisional.

Concluido el trámite de información al público y recaídos los informes preceptivos y vinculantes, procede su aprobación provisional así como la remisión del Proyecto, una vez introducidas las rectificaciones oportunas, junto con el expediente administrativo, a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, interesando su aprobación definitiva (artículo 83.5 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana; y artículo 219 del Decreto 67/2006, de 12 de mayo, Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística de la Comunidad Valenciana).

2. Informe favorable de la Conselleria de Cultura.

De conformidad con los artículos 34.2, y 47.3 de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, en su modificación producida por Ley 5/2007, de 9 de febrero, los Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos, y sus Modificaciones, deberán ser informados por la Conselleria competente en materia de cultura, previamente a su aprobación provisional con arreglo a la legislación urbanística. Dicho informe ha sido emitido en sentido favorable con fecha 12 de diciembre de 2013, si bien con el condicionante de incluir un apartado 1.6 en las Normas Urbanísticas propuestas y con el contenido ya referido anteriormente.

3. Contenido y alcance de la Modificación propuesta.

La finalidad de la modificación de planeamiento propuesta consiste en cambiar la calificación específica de la parcela que tiene asignado como uso específico el de dotacional de servicio público SP-4 (sistema local servicio público administrativo) por el uso global dominante en el área de calificación CHP-121, esto es, uso residencial plurifamiliar, con régimen de compatibilidad de usos Grado 1.

Esta modificación del uso propuesta constituye una actuación de dotación (art. 14.1. b, del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el

texto refundido de la Ley de Suelo), siendo exigibles el cumplimiento de los deberes de cesión (art. 16. 2, a), y 16.2.,b), párrafo segundo, del TRLS 2008, en su modificación por Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

Respecto a la obligación de cesión de un 5% del aprovechamiento tipo, tal y como establece el artículo 16.1. b) del TRLS, actualmente el artículo 16.2, a) por Ley 8/2013, y el artículo 21.2 de la LUV, se ha fijado por el Servicio de Asesoramiento Urbanístico en 118,43 m² techo.

Dicha cesión puede sustituirse por una compensación económica que ha sido ya cuantificada en 102.794,87 euros, siendo necesario el acuerdo expreso del Pleno del Ayuntamiento, para su transformación a metálico, según lo dispuesto en los artículos 21.2, b) de la LUV, en relación con la disposición transitoria 2^a del TRLS. El pago deberá hacerse efectivo con anterioridad al otorgamiento de la licencia de primera ocupación (disposición transitoria 2^a, apartado c), del TRLS).

De igual forma dicha condición, que deberá incluirse en la resolución de concesión de la licencia de intervención, deberá hacerse constar en el Registro de la Propiedad, de conformidad con el artículo 74 del Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, Normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística.

En cualquier caso, la sustitución por dinero del aprovechamiento que corresponde a la Administración municipal se debe integrar en el Patrimonio Municipal del Suelo (artículos 21.2, último párrafo; 258, 259, 260.1.b) de la LUV; artículo 38 del TRLS), con carácter finalista de conformidad con el artículo 259 de la Ley Urbanística Valenciana. Por su parte, el artículo 16.2,a) in fine del TR de la Ley de Suelo, en su redacción por Ley 8/2013, señala que se integrará en el patrimonio público del suelo con destino preferente a actuaciones de rehabilitación o de regeneración y renovación urbanas.

En cuanto al deber de cesión dotacional previsto el artículo 16.1.a), del TRLS 2008, actualmente artículo 16. 2, b) del TRLS, en su redacción por Ley 8/2013, se considera no exigible al no producirse, entre otras razones, desequilibrio dotacional

(artículo 94.2 LUV), en atención a la población residente en el barrio, según informe del Servicio de Gestión del Centro Histórico de 28 de marzo de 2012, debiendo no obstante mediar acuerdo expreso del Pleno municipal en este sentido.

De igual forma, el informe del Servicio de Asesoramiento Urbanístico de 21 de junio de 2012 señala la posibilidad de su no exigencia, dado que el edificio se destina al uso residencial que históricamente le era propio, siendo transitorio el uso dotacional que en su día se asignó por el planeamiento, y considerando adecuado el uso para la revitalización del barrio y para garantizar la conservación del edificio actualmente en desuso.

4. Tramitación.

El artículo 34.1, párrafo 2, de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana, señala que, en todo caso, los bienes inmuebles declarados Bien de Interés Cultural, formarán parte de la ordenación estructural del planeamiento municipal.

El Gobierno Valenciano, mediante Decreto 57/1993, de 3 de mayo, declaró Bien de Interés Cultural el Conjunto Histórico de Valencia, siendo una de las áreas afectadas por esta declaración Ciutat Vella.

El edificio de la plaza de Manises número 7 se encuentra, además, dentro del entorno de Protección del BIC, Palau de la Generalitat, del entorno de protección del BIC Palacio del Marqués de la Scala, y del entorno del BIC Palacio de la Batlia.

Afectando a la ordenación estructural, una vez producida su aprobación provisional, deberá remitirse a la Conselleria de Urbanismo para que resuelva sobre la aprobación definitiva (artículo 91.2 de la LUV).

El artículo 96 de la LUV, señala que los planes especiales se tramitarán por el mismo procedimiento que los Planes Generales.

5. Competencia.

Establece el artículo 123 .1, i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su redacción dada por Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la modernización del Gobierno Local, que corresponde al Ayuntamiento Pleno la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los planes y demás instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística.

El acuerdo habrá de adoptarse con el quórum previsto en el artículo 47.3 y 123.2 de la Ley 7 /1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su redacción dada por la Ley 57/2003 de 16 de diciembre, siendo preceptivo el informe previo del Secretario General de conformidad con el artículo 173.1. b) del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales de 28 de noviembre de 1986.

Por todo lo expuesto, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Primero. Aprobar provisionalmente el documento de Modificación del PEPRI del barrio de la Seu-Xerea en la plaza de Manises, número 7 (Casa Palacio Vallier), de fecha 3 de abril de 2013, presentado por la entidad ‘Valtigua, SL, sustituida por Valmagna SLU, que tiene por objeto cambiar la calificación específica de la parcela, pasando de tener un uso específico dotacional de servicio público sp-4 (sistema local servicio público administrativo) a asignarle el uso global dominante en el área de calificación CHP-121, uso residencial plurifamiliar, con régimen de compatibilidad de usos Grado 1 (proponiendo un uso terciario-hoteler), y manteniendo el nivel 2 de protección estructural del edificio.

Esta aprobación queda sujeta a la condición de incluir un nuevo apartado 1.6 en sus Normas Urbanísticas (Parte 2. Documentos con eficacia normativa), con el siguiente contenido:

‘1.6 El uso que se implante en el edificio deberá cumplir con el requisito de convertir el edificio en un centro de relación social en el que sea posible cualquier

manifestación de tipo cultural, artístico, profesional, etc., adquiriendo especial relevancia, en dicho edificio, el uso Dotacional Socio-Cultural (Dsc)'.

Segundo. Aprobar expresamente que la obligación de cesión de un 5% del aprovechamiento lucrativo privado que corresponde al propietario del edificio y que ha sido fijado en ciento dieciocho con cuarenta y tres metros cuadrados de techo (118,43 m2 techo), puede sustituirse por una compensación económica, cuantificada en la cantidad de ciento dos mil setecientos noventa y cuatro euros con ochenta y siete céntimos de euro (102.794,87 euros), condición que deberá recogerse con ocasión de la concesión de la licencia de intervención, con constancia expresa en el Registro de la Propiedad, y debiendo hacerse efectiva con anterioridad al otorgamiento de la licencia de primera ocupación.

Se hace constar expresamente, que la sustitución del aprovechamiento que corresponde a la Administración municipal por una cantidad dineraria, se debe integrar en todo caso en el Patrimonio Municipal del Suelo.

Tercero. Aprobar expresamente la no exigencia de cesión dotacional al no producirse ningún desequilibrio en la red de dotaciones públicas, y otorgarse al edificio el uso residencial que históricamente le era propio.

Cuarto. Remitir el proyecto debidamente diligenciado junto con el expediente administrativo a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente interesando su aprobación definitiva.

Quinto. Facultar al concejal delegado del área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, para dictar cuantos actos sean necesarios en orden a la plena ejecución de este acuerdo, así como comunicarlo a los distintos Servicios municipales.´

Se hace constar que el presente acuerdo fue adoptado con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros que integran la Corporación Municipal.

12.

“ANTECEDENTES DE HECHO

1. El dictamen de la Comisión Municipal de Patrimonio de fecha 19 de septiembre de 2013 relativo a los rótulos publicitarios y corporativos, pone de manifiesto la existencia de vacíos normativos en la Ordenanza Municipal sobre Publicidad y en la normas urbanísticas de los cinco PEPRÍ de Ciutat Vella, así como la necesidad de una regulación detallada de la casuística existente y su adaptación a la legislación sobre patrimonio histórico, con el fin de lograr la integración armónica en los edificios y en el paisaje del conjunto, proponiendo una modificación en las normas urbanísticas sobre esta materia contenidas en el PGOU de Valencia, en los cinco PEPRÍ de Ciutat Vella, así como en el documento relativo al PEP-EBIC-O8.

2. Por Decreto del concejal de Urbanismo, Vivienda y Ordenación Urbana, de fecha 12 de noviembre de 2013, se encarga al Servicio de Gestión Centro Histórico el inicio del expediente de modificación de las normas urbanísticas sobre esta materia contenidas en los cinco PEPRÍ de Ciutat Vella, así como en el documento relativo al PEP-EBIC-O8.

3. El informe del arquitecto municipal de la Unidad Técnica de Planeamiento y Gestión del Servicio de Gestión del Centro Histórico, de 12 de noviembre de 2013, justifica la necesidad de la citada modificación y resume los objetivos de la misma:

‘1. Adecuar la regulación de los elementos de publicidad y de identidad corporativa a lo señalado por la vigente Ley del Patrimonio, separando la regulación de los elementos publicitarios de la de identificación corporativa.

2. Abundar en la absoluta prohibición de la publicidad comercial, salvo en el mobiliario urbano específicamente reservado para tal fin y salvo la publicidad referida a servicios públicos de primera necesidad en los términos que se definan en la Ordenanza Específica de Publicidad.

3. Clarificar la publicitación de actividades cívicas, culturales o festivas, así como las correspondientes a procesos electorales. Igualmente lo relativo a la implantación de lonas de cubrición de obras de rehabilitación, etc.

4. Señalar un régimen para la implantación de elementos de identidad corporativa diferenciado para los edificios no catalogados ubicados fuera de los ámbitos de Entorno de los BIC incluidos en los PEPRI.

5. Establecer un régimen más riguroso, con exigencia adicional de contar con el dictamen favorable global de la Comisión Municipal de Patrimonio, para la implantación de elementos de identidad corporativa en todos los edificios catalogados, con independencia de su ubicación, así como en los no catalogados ubicados en el interior de los ámbitos de Entorno de los BIC incluidos en los PEPRI.

6. Establecer para los elementos de identidad corporativa el criterio preeminente de que su implantación tenga garantizada la integración armónica en el edificio y en el conjunto urbano, garantía que se pretende obtener a través de la tramitación de un proyecto (o documentación análoga) para obtención de licencia tras la evaluación favorable, en su caso, de la Comisión Municipal de Patrimonio.’

4. Con fecha 12 de noviembre de 2013, la Unidad Técnica de Planeamiento y Gestión del Servicio de Gestión del Centro Histórico elabora el documento que se somete al trámite de información al público con el título Modificación de las NN.UU. sobre publicidad exterior e identidad corporativa contenidas en los cinco PEPRI de Ciutat Vella y en el PEP-EBIC-08. Y que consta de:

I. Parte sin eficacia normativa: Memoria Informativa (1. Antecedentes; 2. Normas Urbanísticas vigentes relacionadas con la Modificación). II. Parte con eficacia normativa: 1) Objeto de la Modificación; 2. Justificación de la Modificación (2.1. Marco Legal; 2.2. Nueva norma urbanística).

La nueva normativa urbanística, distingue dos grandes apartados:

A) Regulación de la Publicidad.

B) Regulación de los indicadores y de la rotulación de establecimientos que sean identificativos de las marcas corporativas y de la actividad que en ellos se desarrolla (distinguiendo dentro de este apartado, entre edificios no catalogados no incluidos en entorno BIC, y edificios catalogados o incluidos en entornos BIC).

5. Con fecha 10 de diciembre de 2013 el Jefe del Servicio de Planeamiento informa que en su Servicio se están tramitando dos Planes Especiales de Protección de Entornos BIC (Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Misericordia de Campanar; y Monasterio de San Vicente de la Roqueta) y que existen además en vigor varios Planes Especiales de Protección que incluyen normativa sobre publicidad, de tal forma que en el caso de aprobarse la presente propuesta, dichos planes deberán adaptarse a su contenido.

Informa además que para el resto de edificios protegidos no incluidos en el ámbito objeto de la presente propuesta serán de aplicación las normas del Catálogo Estructural de la Revisión Simplificada del Plan General y la Ordenanza Municipal sobre Publicidad.

6. Por Decreto del Concejal de Urbanismo, Vivienda y Ordenación Urbana de fecha 12 de diciembre de 2013, se amplía el alcance del presente expediente al ámbito afectado por los Planes Especiales de Protección del término municipal de Valencia.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. Procedimiento.

El artículo 94.1 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, así como el artículo 223 del Decreto 67/2006, de 12 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, establecen que las modificaciones de los Planes se llevarán a cabo según el procedimiento establecido en cada tipo de Plan.

El artículo 90.2 de la LUV, respecto a la tramitación de los Planes de Reforma Interior, dispone que se someterán a información pública por el plazo de un mes, en las condiciones de publicidad establecidas en el artículo 83.2.a) de esta Ley.

El artículo 83.2, a) de la LUV, regula su sometimiento a información pública, por un período de un mes, anunciada en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana, y en un diario no oficial de amplia difusión en la localidad.

La tramitación y modificación de los Planes Especiales se recoge particularmente en el artículo 96 de la LUV, señalando que se tramitarán por el mismo procedimiento que los Planes Generales.

La normativa que se modifica y que se completa relativa a la publicidad e identidad corporativa, se contiene en diferentes instrumentos de planeamiento: Planes Especiales de Protección y Reforma Interior, Planes Especiales de Protección de Entornos BIC, y Planes Especiales de Protección.

El artículo 70, ter), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, en su redacción por Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, y el artículo 554 del ROGTU exigen que pueda consultarse en el página web municipal el instrumento de planeamiento sometido a información pública.

2. Documentación.

La documentación que se propone someter a exposición al público, ha sido elaborada con fecha 12 de noviembre de 2013, por la Unidad Técnica de Planeamiento y Gestión del Servicio de Gestión del Centro Histórico, y su contenido consta de:

I. Parte sin eficacia normativa: Memoria Informativa (1. Antecedentes; 2. Normas Urbanísticas vigentes relacionadas con la Modificación). II. Parte con eficacia normativa: 1) Objeto de la Modificación; 2. Justificación de la Modificación (2.1. Marco Legal; 2.2. Nueva norma urbanística).

Ello no obstante, al haberse ampliado su ámbito incluyendo tres Planes Especiales de Protección de Entornos BIC (aprobados provisionalmente por el

Ayuntamiento de Valencia), así como los Planes Especiales de Protección actualmente en vigor en el municipio de Valencia, el título definitivo del documento es el de:

‘Normativa urbanística reguladora de la publicidad exterior e identidad corporativa aplicable a los cinco PEPRI de Ciutat Vella, a los Planes Especiales de Protección de Entornos BIC 08-02-05, y a los Planes Especiales de Protección del término municipal de Valencia’.

Por ello, con carácter previo a su exposición al público mediante la publicación de anuncios en el DOCV y en prensa, deberá adaptarse la citada documentación al alcance definitivamente propuesto.

3. Contenido y alcance de la Modificación propuesta.

Se pretende adaptar y completar la normativa urbanística relativa a la publicidad exterior e identidad corporativa contenida en los cinco Planes Especiales de Protección y Reforma Interior de Ciutat Vella (Mercat, Velluters, Carmen, Seu-Xerea, Universitat San Francesc); en el Plan Especial de Protección del Entorno BIC-O8, Puerta de Serranos, Iglesia y Convento de Santo Domingo, Museo de Bellas Artes, y otros; el PEP-EBIC-05, Iglesia y Monasterio San Vicente de la Roqueta; en el PEP-EBIC-02, Iglesia Parroquial Nuestra Señora de la Misericordia de Campanar, y en el ámbito afectado por los planes especiales de protección del término municipal de Valencia, respetando particularmente la regulación contenida en el artículo 39. 2, 1) (planes especiales de protección de conjuntos históricos; artículo 39. 3, c) (planes especiales de protección de entornos BIC), de la Ley 4/ 1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana, en su redacción por Ley 5/2007, de 9 de febrero, diferenciación los conceptos de publicidad y de identidad corporativa, supliendo los vacíos normativos y recogiendo la abundante casuística existente.

Las determinaciones contenidas en el documento afectan, en principio, a la ordenación pormenorizada, ello no obstante al tratarse de modificaciones de Planes Especiales de Protección y Reforma Interior de Conjuntos Históricos declarados BIC –como Ciutat Vella- en otros casos, de modificaciones de Planes Especiales de Protección de Entornos de edificios singulares declarados BIC –como los citados

anteriormente- por aplicación del artículo 34.1, párrafo 2, de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Valenciana, se considera que forman parte de la ordenación estructural, con lo que la aprobación definitiva dependerá de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

4. Informe favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano.

Tratándose de una modificación de las normas urbanísticas contenidas en los cinco Planes Especiales de Protección y Reforma Interior de Ciutat Vella, así como afectando a la normativa urbanística contenida en el PEP- EBIC-O8, en el PEP-EBIC-02 y en el PEP-EBIC-05, la aprobación requerirá informe previo favorable de la Conselleria de Turismo, Cultura y Deporte, de conformidad con el artículo 34.2, de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valenciano, en su modificación producida por Ley 5/2007, de 9 de febrero, informe que deberá emitirse en el plazo de seis meses sobre la documentación que vaya a ser objeto de aprobación provisional y tendrá carácter vinculante.

5. Suspensión de licencias

De conformidad con el artículo 101, apartado 2, de la Ley Urbanística Valenciana, la aprobación del acuerdo de sometimiento a información pública producirá la suspensión del otorgamiento y tramitación de licencias que tengan como contenido la ejecución de las instalaciones precisas para llevar a cabo actos de publicidad exterior o de los indicadores y rotulación que sean identificativos de las marcas corporativas y de la actividad que en ellos se desarrolla en aquellas áreas del municipio cuyas nuevas determinaciones supongan modificación del régimen urbanístico vigente.

A los anteriores efectos, será necesario que con carácter previo a su exposición al público, el documento incorpore como anexos al menos un listado completo y un plano que recoja el ámbito que abarca cada uno de los documentos de planeamiento que se ven afectados por la presente modificación, bien se trate de Planes Especiales de Protección y Reforma Interior de Conjuntos Históricos, de Planes Especiales de

Protección, o de Planes Especiales de Protección de Entornos de Bienes de Interés Cultural.

6. Órgano competente.

El artículo 123 .1, i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su redacción dada por Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la modernización del Gobierno Local, señala que corresponde al Ayuntamiento Pleno el sometimiento a información pública de los Planes que modifiquen las determinaciones del planeamiento integrantes de la ordenación estructural.

El acuerdo habrá de adoptarse con el quórum previsto en el artículo 47.3 y 123.2 de la Ley 7 /1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su redacción dada por la Ley 57/2003 de 16 de diciembre, siendo preceptivo el informe previo del Secretario General de conformidad con el artículo 173.1. b) del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales de 28 de noviembre de 1986.

Por lo expuesto, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Primero. Someter a información pública por el plazo de un mes mediante anuncios publicados en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana, en un diario no oficial de amplia difusión en la localidad, en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Valencia, y en la página web municipal, el proyecto de Normativa urbanística reguladora de la publicidad exterior e identidad corporativa aplicable a los cinco PEPRI de Ciutat Vella, a los planes especiales de protección de entornos BIC 08-02-05, y a los planes especiales de protección del término municipal de Valencia.

La documentación consta de:

I. Parte sin eficacia normativa: Memoria Informativa (1. Antecedentes; 2. Normas Urbanísticas vigentes relacionadas con la Modificación). II. Parte con eficacia

normativa: 1) Objeto de la Modificación; 2. Justificación de la Modificación (2.1. Marco Legal; 2.2. Nueva norma urbanística).

Se hace constar que con carácter previo deberá adaptarse la citada documentación al alcance definitivamente propuesto, debiendo incorporar como anexos al menos un listado completo y un plano que recoja el ámbito que abarca cada uno de los documentos de planeamiento que se ven afectados por la presente modificación, bien se trate de planes especiales de protección y reforma interior de conjuntos históricos, de planes especiales de protección, o de planes especiales de protección de entornos de bienes de interés cultural.

Segundo. Suspender la tramitación y otorgamiento de licencias que tengan como contenido la ejecución de las instalaciones precisas para llevar a cabo actos de publicidad exterior o de los indicadores y rotulación que sean identificativos de las marcas corporativas y de la actividad que en ellos se desarrolla en aquellas áreas del municipio cuyas nuevas determinaciones supongan modificación del régimen urbanístico vigente.

Tercero. Solicitar informe a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, de la Conselleria de Turismo, Cultura y Deporte, a los efectos previstos en el artículo 34. 2 de la Ley 4/1998 de Patrimonio Cultural Valenciano, una vez concluido el período de exposición pública y con carácter previo a la aprobación provisional.

Cuarto. Facultar al teniente de alcalde concejal delegado del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda para dictar cuantos actos sean necesarios en orden a la plena ejecución de este acuerdo, así como comunicarlo a los distintos Servicios municipales y a las Juntas Municipales de Distrito.”

Se hace constar que el presente acuerdo fue adoptado con el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros que integran la Corporación Municipal.

13.**“HECHOS**

1º. El Ayuntamiento Pleno, en la sesión ordinaria celebrada el día 22 de noviembre de 2013 adoptó acuerdo (nº 16), en cuyo punto primero se aprobó la Tarifa de Aportación; la Cuota de Conservación y de Mantenimiento Integral de Contadores, y la Cuota de Enganche por Altas en el Servicio, correspondientes al ejercicio 2014, según la propuesta elevada por el Consejo de Administración de Emivasa.

2º. En dicho punto del acuerdo, se ha detectado un error de transcripción en los importes de la cuota de conservación de contadores; procediendo, por tanto, la rectificación de dicho error.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. De conformidad con lo establecido en el artículo 105.2 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, las Administraciones Públicas podrán rectificar en cualquier momento, de oficio o a instancia de los interesados, los errores materiales, de hecho o aritméticos existentes en sus actos.

II. En virtud de las atribuciones conferidas en el artículo 123.1 1) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en su redacción dada por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, corresponde al Pleno las facultades de revisión de oficio de sus propios actos.

Por todo lo expuesto y de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Único. Rectificar el error de transcripción advertido en los importes de la Cuota de Conservación de Contadores relacionados en el punto primero del acuerdo nº

16, adoptado en la sesión ordinaria celebrada el día 22 de noviembre de 2013, quedando redactado dicho acuerdo en los siguientes términos:

HECHOS

1º. Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 30 de noviembre de 2001, se adjudicó a la empresa Aguas de Valencia, SA el concurso de iniciativas para seleccionar al socio privado de la empresa mixta local de gestión del servicio de suministro de aguas y abastecimiento domiciliario de agua potable a la ciudad de Valencia, suscribiéndose el correspondiente contrato el 13 de marzo de 2002.

2º. La Empresa Mixta Valenciana de Aguas, SA ha solicitado la aprobación de la Tarifa de Aportación, Cuota de Conservación y de Mantenimiento Integral de Contadores, y Cuota de Enganche por Altas en el Servicio, para el ejercicio de 2014, según acuerdo adoptado por el Consejo de Administración, en sesión celebrada el pasado 4 de noviembre de 2013; adjuntando certificación de dicho acuerdo.

3º. En la Certificación del Acuerdo se ha detectado un error material por cuanto en la Tarifa de Aportación figura la cantidad de 1.834,65. € como importe del ramal, en lugar de 1.833,65 € que es el importe correcto y vigente en el ejercicio 2013. Dicho error ha sido corroborado por la propia empresa mixta mediante escrito de 12 de noviembre de 2013.

4º. Los técnicos municipales del Servicio del Ciclo Integral del Agua han emitido informe en el que textualmente se señala lo siguiente:

‘Visto el escrito de Emivasa en el que se aporta certificado del Acuerdo del Consejo de Administración sobre incrementos de Tarifa de Aportación por Extensión de Red y cuotas de contadores, los Ingenieros que suscriben se dan por enterados, no obstante consideran informar:

1) Tarifa Aportación para Extensión de Red.

El importe correspondiente al ramal se propone no incrementarlo, por lo que el importe del ramal a aplicar será el mismo que el del ejercicio 2013, siendo su cuantía de

1833,65 euros por ramal, por lo que se ha detectado un error en el escrito de Emivasa donde figura la cuantía de 1834,65 euros por ramal. Consultada la empresa se ha comprobado éste (ver anejo), así pues la cifra debe ser corregida.

Respecto a la Aportación por Superficie, en coherencia con la evolución de costes que cubre esta tarifa, se plantea según la fórmula nº 9 en concordancia con las condiciones de aplicación de los precios que fueron aprobados por Acuerdo de Pleno de diciembre de 2002. Así pues, pasa de 9,79 €/m² a 10,04 €/m² para el ejercicio 2014, siendo el incremento deducido de la aplicación de la fórmula nº 9 y la variación de sus componentes, de un 2,6%, entre el último período interanual conocido en el momento de realización de la propuesta por Emivasa, que corresponde a los índices entre septiembre de 2011 y septiembre de 2012.

2) Cuotas de contadores:

Se ha planteado un incremento de 1,3%, correspondiente al IPC interanual previsto por Emivasa a diciembre 2013. Además, se incluye 1/5 del incremento de coste por los emisores de radiofrecuencia, que se viene aplicando desde 2011 para incorporar el mayor coste de telelectura a la estructura de tarifas.’

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. Artículos 25.2 1) y 26.1 a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y artículos 33 y 34 de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana, en los que se establece que la prestación del servicio de abastecimiento domiciliario de agua potable es una competencia municipal.

II. Artículo 107 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, y artículos 148 y siguientes del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955, referidos a las tarifas de los servicios.

III. Cláusula 13 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige la gestión del servicio de suministro de aguas y abastecimiento domiciliario de agua potable a la ciudad de Valencia, referida a las tarifas del servicio, que establece que la revisión periódica será anual, debiendo de reunirse preceptivamente el Consejo de Administración de la Empresa Mixta en el último trimestre de cada ejercicio para la aprobación de la propuesta de tarifa y posterior elevación al Ayuntamiento para su tramitación.

IV. Artículo 7.2 del Pliego de Condiciones Técnicas que rige la gestión del servicio de abastecimiento de aguas en el que se señala textualmente: ‘(...) La entidad gestora cargará al promotor solicitante un porcentaje en base a una tarifa de aportación para la ampliación de la red proporcional a la superficie realmente construida del inmueble objeto de la petición de dotación (...).’

V. Artículo 59.6 y artículo 60 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que regulan la publicación de aquellos actos administrativos que tengan por destinatario a una pluralidad indeterminada de personas.

Por todo lo expuesto, el Ayuntamiento Pleno por unanimidad acuerda:

Primero. Aprobar la Tarifa de Aportación; la Cuota de Conservación y de Mantenimiento Integral de Contadores, y la Cuota de Enganche por Altas en el Servicio, correspondientes al ejercicio 2014, según propuesta elevada por el Consejo de Administración de Emivasa, conforme al siguiente detalle:

- TARIFA DE APORTACIÓN:

Tarifa APORTACIÓN para 2014				
Aportación=	1.833,65	*	N	+ 10,04 * S
N	número de zaguas del edificio			
S	superficie construida en m ² incluidos sótanos y garajes			

- CONSERVACIÓN DE CONTADOR

	Cuotas Mantenimiento Integral y Conservación 2014	
	Precios 2014	
	ALQUILER	PROPIEDAD
	€/mes	€/mes
Calibre (mm)	Cuota Mantº Integral	Conservación
hasta 15	2,339	1,419
20	4,250	2,597
25	5,830	3,767
30	7,650	5,176
40	13,042	9,742
50	22,520	14,269
65	32,895	22,167
80	43,239	30,037
100	54,417	37,915
125	74,311	53,684
150	99,450	74,698
200	165,465	132,465

* La cuota correspondiente a cada calibre ya incluye la Cuota de Amortización de Emisor de Radiofrecuencia (CAERF), que para el 2014 son las siguientes:

Cuotas Amortización Emisor de Radiofrecuencia 2014	
Calibre (mm)	€/mes
Hasta 15	0,64



20	1,28
25	1,92
30	2,56
40	4,48
Mayor o igual de 50	6,40

- CUOTA DE ALTA EN EL SERVICIO

Precios CUOTAS de ENGANCHE para 2014					
				IPC ref	1,30%
Calibre Contador	Precios Cuota Engache 2014				
Contadores Tipo B	Suministro de contador	Colocación de Contador y accesorios	Gastos administrativos	Total (€)	
13 mm	47,84	39,16	17,50	104,50	
15 mm	53,96	39,16	17,50	110,62	
20 mm	71,99	39,85	17,50	129,34	
25 mm	118,97	93,62	17,50	230,09	
30 mm	156,17	147,38	17,50	321,05	
40 mm	237,45	150,69	17,50	405,64	
50 mm	532,42	193,25	17,50	743,17	
65 mm	658,09	225,42	17,50	901,01	
80 mm	821,19	274,07	17,50	1.112,76	
100 mm	1.018,18	302,64	17,50	1.338,32	

Contadores	Tipo				
WOLTMANN					
125 mm		1.195,02	302,64	17,50	1.515,16
150 mm		1.461,21	378,31	17,50	1.857,02
200 mm		2.968,23	453,98	17,50	3.439,71

Contadores Tipo C

15 mm		99,10	39,16	17,50	155,70
20 mm		125,27	39,85	17,50	182,62
25 mm		201,88	93,62	17,50	313,00
30 mm		263,80	147,38	17,50	428,68
40 mm		604,95	150,69	17,50	773,14
50 mm		868,99	193,25	17,50	1.079,74
65 mm		1.076,03	225,42	17,50	1.318,95
80 mm		1.370,02	274,07	17,50	1.661,59
100 mm		1.673,17	302,64	17,50	1.993,31

Precios ALTAS 2014. Contador EXISTENTE

Contadores Tipo C	Suministro de contador	Verificación de Contador y Emplazamiento	Gastos Administrativos	Total (€)
15 mm	0,00	19,58	17,50	37,08
20 mm	0,00	19,93	17,50	37,43
25 mm	0,00	46,81	17,50	64,31
30 mm	0,00	73,70	17,50	91,20
40 mm	0,00	75,35	17,50	92,85
50 mm	0,00	96,63	17,50	114,13
65 mm	0,00	112,71	17,50	130,21
80 mm	0,00	137,03	17,50	154,53
100 mm	0,00	151,32	17,50	168,82



Segundo. Conforme a lo previsto en el artículo 59.6 y artículo 60 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, por la Entidad Gestora, Emivasa, deberá tramitarse la publicación del presente acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia.”

14.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo que propone aprobar la propuesta de tarifas propias de los servicios de transporte colectivo urbano de viajeros formulada por la EMT para el ejercicio 2014.

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, se producen las siguientes:

El Sr. Sanchis expone:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Prenc la paraula per a fixar l’abstenció en aquest punt de l’orde del dia perquè inicialment ens pareix positiu que les tarifes queden congelades per a l’exercici 2014, però cal afegir algunes altres qüestions que ja vam debatre al Consell d’Administració de l’EMT quan vam debatre els Pressupostos. Recordar també que és de veres que les tarifes es congelen ara però van tindre un augment en els anys anteriors. I és que si inicialment ens pareix bé que els viatgers i les viatgeres que empren els autobusos públics no vegem augmentat pagar pels diferents títols que els permeten accedir als autobusos, no deixa de ser també raonable dir que ens trobem amb una situació en què l’EMT sense anar més lluny en el mes de novembre va necessitar que aquest Ajuntament fera una aportació de diners per a pagar qüestions tan importants com la nòmina, la seguretat social, inclús el tema del carburant, i que evidenciava per tant que es tracta d’una empresa pública que evidentment no pot estar basada en la rendibilitat econòmica però sí que necessita una major aportació pública per a poder mantindre el seu funcionament i oferir la qualitat del servei que tots i totes compartim.

Per això, un pressupost que s'ha reduït per a l'any 2014 en 768.000 euros o que una aportació de l'Ajuntament ha tingut una retallada respecte al 2013 de quasi 829.000 euros és una mala notícia. Per això ens pareix bé inicialment la congelació de les tarifes, però ens pareix que amb aquesta situació difícilment podrem mantindre el servei públic de qualitat que necessita l'EMT. Ja ho vam dir al Consell d'Administració de l'EMT, és fonamental que l'Ajuntament el que ha de fer és eixamplar la seua ajuda i la seua inversió a l'EMT perquè és la nostra obligació ja que és una empresa municipal que ofereix un servei públic a tots i a totes. Recordar que a més a més l'import de la xifra de negocis es reduïx un 1,7% per al 2014 respecte a la previsió de vendes i a una previsió d'una baixada de quasi un 2%.

Per tant, amb aquesta situació ja és hora de que no ajornem al 2015 com vam vore en el Consell d'Administració sinó que hem perdut una nova oportunitat per a què en el 2014 poder fer front a aquestes dificultats econòmiques per les quals passa l'EMT i tingueren damunt la taula un contracte-programa que vinguera de l'estat, que estiguera també conveniat amb la Generalitat Valenciana i tinguérem per tant els diners i la subvenció pública per al conjunt del transport metropolità de València i específicament per a l'EMT. Per a què? Per a no solament poder tendir a aquesta congelació de tarifes sinó a la baixada de les tarifes segons el nivell de renda i situació econòmica dels viatgers i les viatgeres. I que eixa aportació de l'Ajuntament de València –que, torne a repetir, s'ha vist malauradament reduïda- es poguera vore compensada amb les aportacions públiques de l'Estat i de la Generalitat Valenciana.

Difícilment podrem encarar el 2014 i el 2015 si no hi ha un compromís real per part de les Administracions públiques en aquest cas del Govern central i de la Generalitat amb l'EMT. I és obligació seua, de l'equip de govern del PP, exigir-ho. Haurien d'haver-ho exigit a la Generalitat i li ho haurien d'haver exigit també al govern central. Recordar-los que vostés, que tantes vegades ens diuen a l'oposició que si tenim grups parlamentaris en les Corts Valencianes i en el Congrés dels Diputats, no solament tenen grups parlamentaris sinó que tenen els governs de la Generalitat i de l'Estat. Per tant, estaria bé que l'empraren per a aconseguir eixes ajudes que si no venen difícilment podem donar-li una viabilitat econòmica pública a l'EMT.



El Sr. Ribó manifesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Ens anem a abstenir en este punt. En primer lloc, comente la part positiva, ens sembla positiu que es mantinguen els preus de tots els abonaments i bitllets. Però sí que volíem fer un comentari, al llarg dels últims anys hem vist un descens important del nombre de persones que van en autobús i ha passat una cosa que està en molts informes i estudis econòmics: quan es puja els preus amb antelació, que es van pujar d'una forma significativa, el resultat és que hi ha un descens significatiu del nombre de persones que utilitzen aquest servei. El balanç final per a l'EMT no necessàriament és guanyar més diners, moltes vegades pot suposar com ha suposat en altres empreses de transport pèrdues, més pèrdues dels ingressos directament mantenint pràcticament les despeses.

L'EMT per a millorar la seua gestió –torne al que hem dit en el Pla de Mobilitat- necessiten millorar la qualitat del servei i aquesta es millora disminuint el temps de descens que les persones que utilitzen l'EMT necessiten per anar d'un lloc a un altre; que pugua competir amb el cotxe, que pugua competir amb qualsevol altre. I això implica una altra vegada les dos coses que hem dit abans: més rapidesa, més freqüència. No augmentant preus es millore els recursos.

Volem comentar també un altre aspecte i és el tema concretament de l'abonament jove. No ens sembla correcte -a part de què saludem que s'haja implantat, ho havíem demanat, ens sembla molt bé- el cost que s'ha ficat: 30 euros al mes. Per quin motiu? Per un compte molt ràpid. Una persona que fa dos viatges al dia, al mes fa quaranta viatges, amb el *bonobús* li costaria 32 euros i amb l'abonament jove li costa 30 euros. És molt poc el diferencial, no el fa atractiu. I com que a la Comissió em van dir: ‘*Escolte, això no és cert*’, m'he molestat en veure les dades de novembre quan apareix el *bonobús*: 55.597 viatges, aproximadament a 35 viatges per abonament, uns 1.600 abonaments de l'EMT. També m'he molestat en veure el cens de persones que el poden utilitzar. Tenim en estos moments en València 142.000 joves. Què vol dir açò? Que representen aproximadament l'1,1% dels joves malgrat totes les campanyes que han

estat importants en els autobusos –*Vende la bici, Ven en bus, Buscamos jóvenes...*-, sense comptar tots els joves que tenen dret de fora de la ciutat i que estudien en la ciutat.

Per tant, jo crec que este abonament és una bona idea perquè pot acostumar a la gent jove a agafar el transport públic. Però és una idea que s’ha de fer econòmicament més atractiva. Jo crec que les dades no són precisament, Sr. Mendoza, per a tirar coets.

Gràcies.”

El Sr. Sánchez indica:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa. Buenos días, Sres. Concejales.

El Grupo Socialista va a votar en contra de estas tarifas para el 2014 porque forman parte de su política de transporte poco sostenible, ineficaz, descoordinada con el entorno, con una mala gestión económica y un coste para los usuarios injusto. La congelación de tarifas para el próximo año lo que esconde es la subida exagerada de este año 2013. El aumento del bonobús el 2013, un 6,6%, fue muy por encima del coste de la vida de este año. De hecho, ustedes para la subida de tasas para este año y el año próximo las van a subir un 4%. El 6,6% está bastante por encima de ese 4%.

Subir el autobús -el bonobús, concretamente- es subir el precio del transporte a los ciudadanos que más lo utilizan habitualmente, a quienes seguro no les han subido el sueldo un 6,6%, si tienen sueldo. Pero es que a esta subida de las tarifas -o esta semicongelación o congelación encubierta- hay que añadir la subida del Valenbisi. Concretamente, para el 2014 va a subir entre el 3% y el 4%. Todo está relacionado, Sr. Mendoza.

La novedad que ustedes presentan este año es el bono joven. Pero hay que recordar que el bono joven llega 22 años tarde, y mal. Porque igual no se acuerda la Sra. Barberá, pero es que prometió en el año 1991 el transporte gratuito para los estudiantes. ¿Dónde está esa promesa? En su programa electoral, que ponía: ‘*Un nuevo compromiso para Valencia por escrito*’. Porque desde luego, en la realidad no existe. Tarde y mal.



Es verdad que la EMT tiene una situación económica complicada pero no es fruto de la casualidad, es fruto de su mala gestión. El año pasado ya se lo hizo pagar a los trabajadores reduciéndoles el sueldo, a los usuarios subiéndoles en bonobús y reduciendo algunos servicios. Pero todo ello siempre ha estado agravado por su sectarismo, Sra. Alcaldesa, al no querer firmar un contrato programa que hubiera supuesto muchos recursos para el transporte público en la ciudad de Valencia.

Con relación a esta situación económica de la empresa, le recuerdo que en este pleno tenía que haber presentado el Plan de Saneamiento para la EMT, un plan que tenían que haber presentado hace 15 meses. Podría aprovechar y explicarnos a qué se debe el que no lo hayan presentado porque eso también perjudica al transporte público y a los usuarios.

En definitiva, ni subir el bonobús ni la subida de Valenbisi suponen una voluntad clara del PP por un transporte público de calidad. La solución buena hubiera sido adecuar las tarifas a la realidad de los valencianos y ésta dice que hay parados, familias numerosas, familias monoparentales o familias sin ingresos, como existen en otras ciudades, Sr. Mendoza. No hay que inventárselo, existe ya. Las tarifas del bonobús demuestran también su poca sensibilidad social. Ustedes se comprometieron a estudiar la posibilidad de la gratuidad para las familias con graves dificultades económicas. De esa promesa el resultado es nulo. En definitiva, ustedes dejan en la cuneta a muchos colectivos que necesitan que su ayuntamiento les ayude también a poder utilizar el transporte público.

Muchas gracias.”

Se reincorpora a la sesión el Sr. Lledó.

El delegado de Circulación y Transportes e Infraestructuras del Transporte Público, Sr. Mendoza, manifiesta:

“Gracias, alcaldesa.

Sr. Sánchez, yo creo que su futuro está en la coctelería porque al final lo mezcla todo y de ahí saca un jarabe que no se puede ni beber. Mezcla Valenbisi con las tarifas de la EMT y la subida de tasas. De verdad, no voy a perder mucho el tiempo contestándole en ese sentido.

Este equipo de gobierno tiene una sensibilidad con la realidad social actual, de ahí la congelación de tarifas. Tiene un compromiso con los valencianos, por lo tanto la congelación de tarifas. Quiere facilitar la movilidad de todos los valencianos, por eso congela las tarifas. Cree en la realidad socioeconómica actual, por lo tanto no sube las tarifas. Y apuesta por no encarecer el billete del bonobús, del billete sencillo, del bono oro... Y crea otro tipo de billetes, otro tipo de opciones sobre todo para los jóvenes porque consideramos que son el futuro y lo que queremos es que los jóvenes se acostumbren a ir en transporte público.

Mire, la previsión de viajeros para el año 2014 en base a la oferta y a la demanda actual va a ser superior seguro que la del año pasado. Por lo tanto, eso es un buen dato que seguro que al cierre del año –me puedo equivocar pero creo que no me voy a equivocar- va a ser positivo.

Tenemos un plan estratégico que como usted bien dice deberíamos haberlo presentado, pero no lo hemos hecho por circunstancias ajenas a este equipo de gobierno. Porque lo que estamos es intentando cerrar un crédito sindicado con entidades bancarias y eso tiene ciertas dificultades técnicas, nosotros en el momento en el que estén resueltas naturalmente lo traeremos aquí. Porque el plan estratégico está redactado y seguro que usted votará a favor.

Con respecto al contrato-programa, nosotros estuvimos trabajando durante el año pasado. Este año ya estamos trabajando para el año que viene, para que en los presupuestos del 2015 Valencia esté incluida. Vamos a hacer todos los esfuerzos posibles, así lo dije en el Consejo de Administración. Y nuestro compromiso de que para el año 2015 Valencia esté incluida y eso va a repercutir naturalmente en la cuenta de resultados de la EMT.



Pero no nos engañemos, al final como cualquier empresa municipal o nacional de transportes va a ser deficitaria. Hablar de otra cosa sería demagogia, que es un poco lo que usted se dedica a hacer cada vez que toma la palabra y mezcla churras con merinas.

Gracias, alcaldesa.”

En el segundo turno de intervenciones el Sr. Sanchis añade:

“Molt ràpidament.

Prenc nota i com li vaig dir al Sr. Mendoza en el Consell d'Administració, ens congratulem de què per a l'any 2015 al final puguem vore fetes realitat les promeses i els compromisos de tindre eixe contracte-programa.

I lamentar que en novembre quan començava el tràmit parlamentari al Congrés dels Diputats respecte als Pressupostos Generals de l'Estat pensàvem i continuem pensant que hauria d'haver estat per a l'any 2014 el contracte-programa. Pensem que s'ha perdut tot un any, tota una oportunitat que obligarà a continuar demanant operacions de crèdit urgents per a l'EMT i que en el 2014 és quan s'hauria d'haver demanat el contracte-programa. Esperem que al final el 2015 es puga fer realitat.

Mantenim la nostra abstenció per l'argumentació que hem fet abans. Això sí, esperar que al final no ens lamentem d'haver ajornat eixa decisió per a l'any 2015.”

El Sr. Sánchez dice:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.

Ni mi futuro está en la coctelería, ni desde luego el suyo está en la magia, esos que engañan a la gente diciendo que es una cosa pero parece otra.

Ustedes no tienen que presentar un plan estratégico. Ustedes tienen que presentar un plan de saneamiento, que no es lo mismo Sr. Mendoza. Y tienen que hacerlo porque han hecho una gestión nefasta en la EMT, que la ha llevado a una deuda de 33 millones de euros. Un agujero que el Ayuntamiento no puede asumir porque

entonces se acabará su equilibrio presupuestario. No nos engañe y no engañe a los valencianos. Un plan de saneamiento que tenían que haber presentado hace quince meses -por cierto, un poquito lentos sí que son ustedes- porque ustedes han hecho una gestión nefasta de la EMT.

Y no tiene nada que ver con que la EMT tenga déficit. Es verdad que el transporte público en una ciudad puede tener déficit y se puede cubrir con aportaciones del ayuntamiento. El problema ha sido ese, ustedes durante años han llevado a la EMT a un endeudamiento porque ustedes no hacían las aportaciones correctas y eso ha creado deuda: los 33 millones de agujero y la situación actual. Y su obligación de hacer un plan de saneamiento, que no es lo mismo que un plan estratégico, Sr. Mendoza, por si no se lo han explicado.

Yo no mezclo todo. Si ustedes están hablando de un plan de movilidad, la movilidad de una ciudad abarca todo: los autobuses urbanos, el metro, el transporte privado, los taxis, las bicicletas... Es decir, todo. Por eso lo mezclo todo. Si ustedes suben los precios en los transportes que tienen que evitar el transporte privado, obviamente crean dificultades para que los ciudadanos utilicen esos transportes públicos.

Y una pregunta muy concreta. Mi grupo -concretamente la concejala Anaïs Menguzzato- propuso la gratuidad para las familias que tienen graves dificultades económicas y tienen que ir a los Centros Municipales de Servicios Sociales. Ustedes dijeron que lo estudiarían. ¿Lo han estudiado o no tienen voluntad de aplicar esa gratuidad que sí que es muy necesaria dada la coyuntura y la situación de muchas familias? Esa es la pregunta, ¿sí o no? ¿Tienen voluntad política ustedes para aplicar esa gratuidad a las familias con graves dificultades económicas?

Muchas gracias.”

Se ausenta de la sesión la Sra. Dolz.

El Sr. Mendoza agrega:

“Gracias, alcaldesa.

Creo que hay que tener memoria. Lo he dicho muchas veces, no me gusta ser reiterativo. Quiero recordarles cómo se encontraba la EMT cuando el PP llegó al gobierno municipal. ¿Se lo recuerdo? Nefasta, para cerrarla y que se quedaran los valencianos sin transporte. No me hable usted de gestión nefasta. Cuando nosotros estamos saliendo todos los días con nuestros autobuses, autobuses renovados, con unas tarifas muy competitivas. Cuando otras ciudades con mayor presupuesto que esta están subiendo las tarifas, como Barcelona que ha anunciado hoy que van a subirlas.

Nosotros no estamos subiendo las tarifas, nosotros tenemos una responsabilidad muy grande y eso es lo que estamos haciendo. Y eso es lo que le molesta a usted. Porque usted lo que querría es que no tuviéramos una flota renovada, que esa negociación colectiva a la que usted ha hecho referencia acabara en un ERE, que subiéramos las tarifas, que no diéramos un servicio de calidad. Eso es lo que a usted le gustaría, que al final pudiera venir usted a achacar aquí que nosotros no tenemos un compromiso.

Este Ayuntamiento tiene un compromiso desde el momento en el que hace aportaciones y tiene un compromiso con los valencianos. Eso es en lo que trabajamos, eso es en lo que nos comprometemos y eso es lo que estamos cumpliendo. Eso es lo que a usted no le gusta escuchar. Ustedes quizá lo que harían si estuvieran gobernando sería todo eso en lo que nosotros nos comprometemos, que sería hacer un ERE, subir las tarifas, no renovar una flota y no dar un servicio competitivo y de calidad.

Gracias, alcaldesa.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 20 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular; votan en contra los/las 7 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Socialista presentes en la sesión e hicieron constar su abstención los/las 5 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos *Compromís* y EUPV.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“Hechos

La Empresa Municipal de Transportes presenta para su aprobación propuesta de tarifas propias de los servicios de transporte urbano de viajeros para su aplicación a partir del 1 de enero de 2014.

El Servicio Económico Presupuestario informa sobre las tarifas propuestas sin formular objeción alguna.

El importe del Bono Oro ya fue aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 22 de noviembre de 2013.

Fundamentos de Derecho

Primero. El art. 26 de la ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, establece, entre otras cosas, que en los municipios de más de 50.000 habitantes deberá prestarse, entre otros servicios, el de transporte colectivo urbano de viajeros.

Segundo. En el término municipal de Valencia dicho servicio lo presta la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, SAU.

Tercero. La disposición adicional cuarta de la Ley 10/1998, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat Valenciana y los arts. 3.2, letra c, 22.3 y 39 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, son de aplicación en cuanto al establecimiento de las tarifas del transporte público urbano de viajeros.

La potestad tarifaria es competencia del Ayuntamiento, sin perjuicio de la normativa de control de precios.

La Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo emite dictamen favorable a la propuesta de tarifas referida.



A la vista de lo anteriormente expuesto, sin perjuicio de la autorización posterior por la administración autonómica, y de conformidad con el dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Único. Aprobar la propuesta de tarifas propias de los servicios de transporte colectivo urbano de viajeros formulada por la Empresa Municipal de Transportes para el ejercicio 2014:

Título de transporte	Euros
Billete ordinario	1,50 €
Bono-bus plus	8,00 €
Bono Oro	18,00 €
EMT Jove	30,00 €

15.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, que propone aprobar definitivamente el Presupuesto General y Consolidado de la corporación, sus organismos autónomos con personalidad diferenciada y empresas municipales para el ejercicio de 2014.

Antes de dar comienzo al debate, la Sra. Alcaldesa concede el uso de la palabra, por tres minutos, en cumplimiento de lo establecido en el art. 12 del Reglamento de Participación Ciudadana, a *****, en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, por haberlo solicitado mediante escrito presentado en el Registro General de Entrada de la Corporación, quien se expresa en los siguientes términos

“Sra. Alcaldesa, Sras. y Sres. Concejales.

La Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia quería intervenir en este punto del tema de los Presupuestos en un abanico amplio, pero siendo conocedores de la situación socioeconómica actual hemos defendido en todos los foros posibles la necesidad de unos presupuestos con gran contenido social en apoyo a las familias más desfavorecidas de esta ciudad.

Por ello, sólo hemos presentado una alegación al Presupuesto municipal de Valencia que hoy se ratifica para que tengan en cuenta una partida presupuestaria reclamada no sólo por el movimiento vecinal sino por otros colectivos sociales que trabajan por y para nuestra ciudad de forma altruista y voluntaria ya que sólo con la voluntariedad no se puede mantener esos colectivos y entidades.

El movimiento vecinal ha sabido evolucionar de la protesta a la propuesta y aún así hemos visto suprimida una partida pequeña del fomento del asociacionismo y participación ciudadana.

No es que sea una petición caprichosa, no es que nos hayamos inventado esa necesidad sino que es una retirada hace tres años de una partida que a través de las Juntas Municipales se distribuía a los colectivos sociales de los distritos. Creemos que no hubo ni hay razón de suprimir una partida presupuestaria al 100%. Somos conscientes de la situación económica y social de la ciudad, pero hacerla desaparecer durante tres años es un ataque a la participación.

Creemos que la participación es necesaria y para poder mantenerla y formentarla hay que impulsarla desde los presupuestos. Promover la participación ciudadana es una tarea del conjunto del gobierno, no sólo del área o departamento con responsabilidad en la materia. El compromiso con la transparencia, la democracia, la presencia e implicación ciudadana no es una responsabilidad única de los responsables políticos con esta competencia en participación. Los responsables políticos deben promover el debate y la implicación del conjunto del gobierno, empezando por su máxima responsable, la alcaldesa.

Todo esto no se puede improvisar, requiere una planificación, presupuesto y un trabajo previo. Por ello, es necesario fomentar planes integrales de participación

ciudadana que afecten de manera transversal a todas las áreas de la Administración y que incorporen a todos los agentes que participen en los procesos de participación.

¿Se han parado a pensar cuánta gente trabaja por esta ciudad sin tener un sueldo ni recibir prestaciones económicas? ¿Se han parado por un momento a pensar cuántos ciudadanos y ciudadanas son los ojos y la voz de la calle que en forma de petición trasladan la información a las Juntas Municipales o directamente al Ayuntamiento? ¿Han pensado los servicios que prestan los colectivos ciudadanos que debiera estar cubriendo el Ayuntamiento desde la atención ciudadana en cada uno de los barrios durante más de 40 años?

Está claro que hay que reducir gastos, pero no un 100% del Presupuesto. Por lo tanto, seguimos exigiendo que aparezca una partida reducida al igual que otras partidas, pero que aparezca. Si han de solicitar bases, proyectos..., solicítela y que los técnicos valoren. No que se suprima para evitar duplicidades o errores.

¿Han pensado las vueltas que hemos de dar los ciudadanos organizados para conseguir cualquier trámite y cesión de material municipal? Nos encontramos que en lugar de facilitar la labor de los colectivos sociales actúan poniendo trabas burocráticas para evitar hacer actividades ciudadanas en la vía pública, con fin público y que debería ser el Ayuntamiento quien lo llevara a cabo -limpieza de la vía pública, informes técnicos, fianzas, seguros, seguridad privada, etc.-, sin coste adicional al presupuesto.

La participación ciudadana es, por tanto, una opción estratégica, una forma de hacer política y de transformar la sociedad, trabajando para personas y con las personas para mejorar su calidad de vida a través de políticas de proximidad. Y en este caso no es que se consiga con esa partida presupuestaria, pero sí que mejoraría la precaria situación que desde hace tres años nos lleva la supresión en estos Presupuestos municipales.

Gracias.”

Se reincorpora a la sesión la Sra. Dolz.

Abierto el primer turno de intervenciones por la presidencia, la Sra. Albert, del Grupo Municipal EUPV, expone:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Sras. Concejales, Sres. Concejales.

Con respecto a este punto del orden del día poco o nada más bien vamos a poder añadir desde el Grupo Municipal EUPV que vaya más allá de lo que ya expusimos en el pleno del mes de noviembre en el que se aprobó provisionalmente el Presupuesto para la ciudad de Valencia del año 2014.

Sí que me gustaría iniciar esta intervención con una pequeña reflexión y es que aunque sea una obligación legal que se abra un período de exposición pública para que aquellas entidades ciudadanas, ciudadanas y ciudadanos a nivel particular, sindicatos, partidos políticos puedan o podamos presentar reclamaciones, peticiones, alegaciones..., en definitiva, mejorar las cuentas que se nos plantean. Como digo, aunque esto sea una cuestión legal que tenemos que asumir como Ayuntamiento, me gustaría que se respetaran un poco las formas puesto que este año en un ejercicio claro de que les importa poco o nada lo que podamos plantear ya teníamos claro una semana después de que se aprobara provisionalmente el Presupuesto y dentro de los plazos para presentar reclamaciones que había determinadas partidas presupuestarias que no se iban a tocar, y prueba de ello fue un expediente que se aprobó por JGL relativo a la limpieza.

Al margen de todo esto, el Presupuesto del año 2014 es exactamente o básicamente el mismo que se planteó con respecto al ejercicio del año 2013. Ustedes, al igual que hicieron el año pasado, dejan claro que no les importa absolutamente nada lo que tengan que decir ni entidades ciudadanas ni ciudadanos y ciudadanas a título individual, ni sindicatos, ni grupos políticos de la oposición con representación en este hemiciclo, ni tampoco por supuesto aquellos grupos políticos que tienen representación municipal. Se han presentado más de 140 escritos, llámenlo reclamaciones, peticiones, llámenlo como quieran, y ustedes una vez más vuelven a demostrar que siguen sin

escuchar, siguen sin entender las reivindicaciones que se les realizan desde las distintas esferas de la sociedad valenciana. La diferencia es que ya tenemos experiencia a qué está llevando a esta ciudad los Presupuestos que ustedes vienen aplicando en los últimos años, los recortes presupuestarios, las políticas de austericidio. Y ya sabemos qué nos espera a los valencianos y a las valencianas en este ejercicio económico: más ERE en las contrataciones del Ayuntamiento, prácticamente todas van a tener que aprobar ERE -una de estas contrataciones ya lo ha hecho, se ha adelantado-. Consecuencia de estos ERE, una ciudad más degradada. Consecuencia de los recortes, menos presupuesto para limpieza, menos presupuesto para mantenimiento.

No vamos a hablar de la inversión pública, no vamos a hablar de lo que está sucediendo con las inversiones cargo al Plan Confianza, no voy a acabar el año ni haciéndome mala sangre ni haciéndosela a ustedes. De acuerdo que es otra administración de la que depende, pero creo que se está dando una imagen más que lamentable con esta historia. Sabemos que este Ayuntamiento no va a favorecer ni va a crear puestos de empleo con este Presupuesto. Y me gustaría decir que los servicios sociales con el Presupuesto que tenemos para este ejercicio van a seguir sin poder hacer frente a las cada vez más necesidades que tienen las miles de personas que están en situación de exclusión social o en riesgo de exclusión social.

El año pasado le decía, Sr. Senent, que iban a aprobar ustedes el Presupuesto y que desde EUPV nos mostrábamos incrédulos y además indignados. Le voy a decir que este año ni incrédula, ni indignada, muy preocupada. Preocupación porque este Presupuesto no es una herramienta de dinamización económica, no es una herramienta de creación de empleo, no es una herramienta que vaya a permitirnos cubrir las necesidades básicas de los ciudadanos y las ciudadanas, están pasando una situación muy complicada.

No es un Presupuesto que vaya a garantizar la cobertura presupuestaria adecuada para hacer frente a los servicios, no es un Presupuesto que vaya a garantizar el pago de las facturas a proveedores dentro de los plazos marcados por la ley y prueba de ello es que la partida presupuestaria destinada a pagos de intereses de demora se incrementa en un 30% alcanzando los siete millones de euros. Desgraciadamente y

haciendo un ejercicio de futurismo seguramente estos siete millones de euros se van a quedar cortos. En definitiva, no es un Presupuesto que coloque a las personas, la necesidad de las personas en la centralidad del esfuerzo inverso, en la centralidad de la gestión.

Le sigo diciendo lo que dije anteriormente. Ya sabemos, hemos leído el expediente, qué son reclamaciones, qué son peticiones. Efectivamente, todos y cada uno de los escritos que se han planteado han sido estudiados e informados por los servicios técnicos municipales. Pero quisiera que me contestaran a algo que el expediente administrativo no resuelve y es si a ustedes les parece que un Presupuesto es equilibrado, realista y ajustado cuando destina más de 112 millones de euros al pago a bancos y cuando en la otra parte de la balanza si sumamos el presupuesto de la Delegación de Juventud, el de Empleo, el de Residuos Sólidos y Limpieza, el Bienestar Social y el de Jardinería ni siquiera alcanza sumando todos estos presupuestos los 112 millones de euros. Sólo le pido una cosa y es que me conteste a esta pregunta que le acabo de formular.

Muchas gracias.”

La Sra. Soriano, manifiesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

En primer lloc, he d’anunciar-li que el Grup Municipal Compromís ens partirem els temps. Començaré parlant jo.

Sra. Alcaldessa, Sres. regidores, Srs. regidors.

Seré mol breu en la meua intervenció. Ja ho ha avançat la meua companya Rosa Albert, no s’ha acceptat cap reclamació a estos Pressupostos. Doncs, ens en trobem amb la mateixa situació en què ens trobàvem el mes passat, uns Pressupostos fets sense escoltar ara a més als ciutadans. València continuarà sent una ciutat bruta, continuarem amb un dèficit en la gestió dels residus i continuarem amb una manca de neteja viària. I amb una Delegació sense cap marge de maniobra per a poder realitzar

campanyes de sensibilització i poder afrontar situacions extraordinàries. Hem compromés el gasto fis el 98%.

Amb la mateixa situació es trobarà la Delegació de Parcs i Jardins i la resta de l'Àrea de Medi Ambient. Em reitere, ja ho vaig dir al mes de novembre: el model de gestió privada dels serveis de la nostra ciutat no és el model que es mereix València. Continuarem amb una precarietat laboral, quasi totes les contractes estaran amb ERO. I deixant la planificació de la gestió en mans d'empreses privades, reduint el paper de l'Administració pública en lloc de governar, en lloc de manar, a ser un mer pagador de factures.

Tornarem a tindre uns Pressupostos a esquenes dels veïns i les veïnes, sense cap ajuda a les entitats cuitadanes, ja ho ha comentat abans el vicepresident de la Federació; uns Pressupostos que buidaran de contingut les Junes Municipals i per suposat sense ser participatius. Continuarem tenint unes festes sense un pla estratègic que promociione la nostra cultura, el nostre patrimoni, el nostre turisme. I continuarem amb un museu faller ple de mancances i en un estat completament inadequat. I m'agafe a este exemple perquè és molt curiós, és una reclamació presentada pel Grup Municipal Compromís. És una reclamació denegada i no acceptada per este Ajuntament i a la setmana següent de la seua presentació ens trobem amb una petició de la mateixa per quantitat de 30.000 euros a la Diputació de València. Pensem que no seria tan dolenta la proposta, però sí és molt significativa. És la sistemàtica negació de les propostes que fa l'oposició i la ciutadania que ens han portat a estos Pressupostos, uns Pressupostos imposats, allunyats de la realitat dels veïns de la nostra ciutat.

Moltes gràcies.”

La Sra. Castillo, compartiendo tiempo con los demás miembros de su grupo, dice:

“Sra. Alcaldessa, Sres. i Srs. regidors.

En la línia ja apuntada per les dos regidores que m'han precedit destacar un poc la nostra visió crítica d'aquests Pressupostos des de les àrees que jo més intensament treballe.

Pel que fa a l'àmbit de la promoció i l'ús dels valencià, si és que vostés tenen en aquest algun tipus d'interés, es tradueix en un pressupost zero. No diré jo que no tinguen vostés interés, però com a mínim si el tenen aquest interés s'hauria de traduir en recursos econòmics ja que com diuen els valencians 'amb diners, torrons'. I 'torrons' lingüístics este Pressuposts no en té.

Si parlem de patrimoni, també absència total. Perquè si tot el patrimoni que s'ha de recuperar o rehabilitar en aquesta ciutat ha de vindre dels recursos que es generen producte del Pla Confiança anem llestos i comencem ja a arregar els enderros perquè el que no està ja en terra ho estarà d'ací molt poc. Té igual que els béns siguen públics o de propietat privada. La intervenció és la mateixa i el nivell d'interés i d'inversió equivalent, zero també.

Açò sembla al València CF a qui per cert es veu que no se li pensa de moment demanar allò que ens deu perquè no han presumit vostés massa ni de la reclamació dels diners que ens deuen ni tampoc dels solars que havien de pagar també a aquesta corporació. Espavilen ara perquè sembla ser que hi ha algú que té la cartera calenta i potser podem des d'este Ajuntament cobrar una part del que se'ns deu.

Del manteniment de centres culturals o museístics de primer orde de la nostra ciutat i que no funcionen o que ho fan de forma deficitària, també zero en el Pressupost. No sabem eixa supermilionària contracta que ho havia de fer tot i que per això era tan costosa –Secopsa, crec que es deia- a què dedica les desenes de milions d'euros que li paguem. Dels compromisos amb l'Església no se n'han oblidat en els Pressupostos i paguen religiosament al Cabiscol Metropolità de València, això es veu que és un pagament sagrat.

En cultura se n'obliden d'augmentar la partida d'ajuda a les companyies teatrals, però no se n'obliden de les seues dues joies de la corona que són la Rambleta i el Musical. I tampoc se n'obliden de l'aportació d'un poc més d'un quart de milió

d'euros per al conveni que tenen signat amb el Palau de les Arts. Mentrestant, la cultura en esta ciutat es deteriora dia a dia. En llibres invertim poc i si són llibres editats per editorials valencianes menys encara, així ho informava la Generalitat Valenciana, poc sospitosa de vel·leïtats foranes.

No destaca aquest Pressupost en partides reals dedicades a la investigació, abandonem ja definitivament el Centre d'Investigació Príncep Felip. Però si en un curt termini de temps es produïra algun descobriment en eixe centre no dubtem en què correrien a fer-se la foto, en això de fer-se fotos sí que som nosaltres especialistes.

Per no invertir no invertim ni en què els nostres policies tinguen una uniformitat decent. No es tracta de tirar la casa per la finestra, però com a mínim que vagen decents.

En l'apartat de benestar social, de moment algunes promeses i poques conclusions. Estarem vigilants a l'atenció a les famílies amb risc d'exclusió, al tema dels menjadors escolars i socials, als desnonaments, a la convocatòria de les meses de solidaritat i les miniajudes a la cooperació. Però el que sí que denunciem, i ho volem deixar ben clar, són dos partides pressupostàries que per a nosaltres són un poc inexplicables. Són els 2,1 milions d'euros que es dediquen al Consorci València 2007 en un moment en què sembla ser que està tot en l'aire de com això es concretarà i els 4 milions d'euros que dediquem a una fundació que segons vostés es privada, que és la Fundació Turisme València Convention Bureau, quan això es podria dedicar a este pressupost per a arbitrar les polítiques turístiques que amb llum i taquígrafs es podrien fer des d'esta corporació amb la col·laboració dels regidors d'ací i amb una visió clara per part de la ciutadania.

Moltes gràcies.”

El Sr. Ribó indica:

“Continuem amb el tema de plantilles que és una cosa la qual em correspon. Nosaltres critiquem i proposàvem que no hi haja la reducció de plantilles que s'han proposat perquè entenem que poden perjudicar a un adequat funcionament dels serveis i

sobretot a la promoció interna dels treballadors, ens sembla preocupant. També pensem que s'ha de pensar en aquella paga extra que no es va donar i que ara tots els tribunals estan fallant en el sentit que s'ha de pagar el 25% exactament de la paga extra. L'hauré de pagar al llarg de l'any, sinó no cal fer-se profeta per a dir-ho; s'havia d'haver plantejat.

En l'estalvi hi ha dos aspectes que ens semblen preocupants. Pensem que sí, que s'ha d'estalviar per a poder tenir diners perquè sinó el Sr. Novo no els troba després per a res. Un d'ells és el de la llum, ens hem gastat molt en llum i crec que el regidor avui ens dirà alguna coseta més en un altre punt de perquè dos milions més sobre llum. És un tema que hauré de revisar seriosament perquè en aquest municipi gastem més en llum per habitant que en cap municipi important d'Espanya.

De la mateixa manera entenem que és important també revisar moltes de les contractes i avui crec que també s'ha ampliat un període d'una contracta, la de la grua concretament, almenys estava en l'orde del dia, i pensem que és una situació on es pot estalviar molt. No ho dic jo, ho diu la Sindicatura de Cuentas de l'Estat espanyol, que moltes de les contractes són un mal negoci per als ajuntaments; revisen l'informe corresponent perquè és molt important. Fer contractes en molts serveis és un mal negoci perquè ixen més cares.

Tenia que haver diners per començar a posar en marxa el Pla de Mobilitat pera què el Sr. Mendoza podem veure que efectivament el vol posar en marxa. No hem vist recursos específics per a posar en marxa el Pla de Mobilitat i ens sembla important que això es pugui posar en marxa.

I també ens agradaria que hi haguera alguna cosa respecte a un compromís: modificar el PEPRI del Cabanyal perquè es continuen gastant diners en comprar cases per aquelles zones. Algun dia l'hauré de modificar perquè hi ha un compromís de les tres administracions i aquell famós decret de què no es pot tocar l'estructura està ací i per tant l'hauré de modificar este PEPRI. Ens agradaria que quan ens comprometem ho demostrem en els Pressupostos i no fem exactament el contrari, com sembla que s'està fent.



Gràcies.”

El Sr. Sánchez, por el Grupo Socialista, manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Estos Presupuestos son su voluntad, sus prioridades, fruto de su gestión y la condena de los valencianos. Sus Presupuestos para el 2014 son irreales y lo sabe, son insolventes y también los sabe, son antisociales y no sólo sabe sino que le da igual. Y no hablamos de número ni de cálculos matemáticos, Sra. Alcaldesa, hablamos de personas, de familias, con nombres y apellidos, con historia y que merecen un futuro. Hablamos de los valencianos, hablamos de sus prioridades y de sus necesidades. Hablamos del impacto de los recortes en nuestra gente, en nuestros vecinos; su imposición y su rechazo a las necesidades básicas de muchos valencianos.

Podrá seguir girando la cara ante los problemas de los valencianos al sufrimiento que no quiere evitar y a quienes menos tienen y que esperan soluciones para su vida. Podrán seguir girando la cara aprobando estos presupuestos, los de la condena de los valencianos. Hablamos de prioridades. Y cuando usted nos limita las inversiones nos quita empleo y posibilidades de futuro cuando no reclama lo que debe la Generalitat, se calla anteponiendo sus intereses a los de los valencianos. Cuando prioriza a los bancos nos está diciendo que ellos son su prioridad y no los valencianos. Cuando no dedica recursos suficientes a prestaciones sociales nos degrada como sociedad, no sólo a los más desfavorecidos sino a todos y a todas. Cuando no destina lo necesario para la limpieza de nuestras calles nos deja de lado con la suciedad y perjudica a los trabajadores. Hablamos de necesidades, las de nuestra gente, las que usted no escucha.

Esta es nuestra Valencia, sumergida en su castigo, producto de sus días de fiesta y de despilfarro que ahora convierten en degradación y recortes para los valencianos. Cómplice del silencio con los suyos, mito caído por su gestión despilfarradora, bajo su presión fiscal a todos los vecinos por igual, a trabajadores y trabajadoras por igual, a jóvenes y a pensionistas, que necesitan otra Valencia.

En nuestras calles la sociedad se apodera de ellas debido a su mala gestión e incumplen su propio Plan de Ajuste invirtiendo menos de lo necesario: 54 millones cuando lo previsto eran 58, bastante lejos de los 70 del 2009; el resultado lo ven los valencianos.

En nuestras calles nuestro transporte público está bloqueado por su deuda, presupuestan mal y acaban todos los años pidiendo adelantos para poder funcionar. Todos los años lo mismo, cinco millones. En nuestras calles muchos valencianos no tendrán carriles bici por una razón muy sencilla, no son su prioridad, no son de su interés.

En nuestras calles muchos jóvenes y trabajadores buscan un empleo, un futuro, una prioridad, una oportunidad por la cual su gobierno no apuesta, no cree, ni apoya con su ridícula partida para fomento del empleo. En nuestras calles muchas familias valencianas necesitan ayuda de verdad mientras ustedes dan un millón de euros para entradas al Bioparc. En nuestras calles, Sra. Barberá, está la realidad a la que nos somete y así vivimos todos los valencianos bajo su gobierno, bajo su castigo.

Si usted por un momento se olvidara de los bancos, de su sumisión a Fabra y a Rajoy, de sus intereses partidistas, de su preocupación por los casos de corrupción que la rodean. Si se olvidara de todo eso y pensara solamente en los valencianos lo vería, vería el daño que les está infligiendo con su Presupuesto. Pero todo podría ser muy distinto, todo podría cambiar si reclamase al Sr. Fabra lo que nos debe, si luchase porque se invirtiera más en Valencia. Le recuerdo que la Generalitat invierte 200 euros fuera de Valencia y no llega a 62 en la ciudad de Valencia. Y si Rajoy nos vuelve a quitar millones para nuestra ciudad, ¿dónde estará la alcaldesa que defendía tanto nuestros derechos? Ahora, callada y sumisa con sus colegas. Ya no hay *Zapateros*, ya no hay enemigos, sólo queda su sumisión.

Y si reclamara los millones que nos deben los constructores, millones perdonados por la pasividad de su gobierno. Y si no encubriera gastos de casi un millón de euros para entradas del Bioparc las cosas cambiarían. ¿Se imagina, por ejemplo, que duplicaran las partidas para empleo?, ¿que diesen oportunidades?, ¿que contribuyeran a

promover la actividad económica de nuestra tierra y no sólo a exprimirla con impuestos a todos por igual? ¿Se imaginan que aumentarán en cuatro millones las partidas de bienestar social para compensar la desigualdad que provoca su falta de oportunidades?, ¿que ayudaran sinceramente a los valencianos que más lo necesitan?, ¿se lo imaginan? ¿Se imaginan cumplir con su deber por velar con el bienestar de los valencianos, con honestidad? ¿Dotarles de servicios que merecen, como la limpieza, mantenimiento de jardines, nuevas instalaciones, nuevos carriles bici, más inversión en cultura? ¿Se imaginan ser transparentes y claros en sus Presupuestos?, ¿no esconder gastos y partidas con objetivos ocultos?, ¿ofrecer los datos en abierto para todos?

Imagínense que las obras del Ayuntamiento no estuvieran paralizadas porque no pagan. Imagínense que ustedes tuvieran credibilidad y los proveedores se fían de ustedes. Parece razonable, ¿verdad? lo que parece razonable es luchar por las necesidades de los valencianos, de nuestros ciudadanos. Que los ciudadanos fueran su máxima prioridad. Eso sería lo razonable y es lo que defendemos desde el Grupo Socialista. Suena razonable en vez de degradar, rehabilitar; en vez de limitar, ayudar; en vez de su parálisis, reactivar la economía de Valencia.

Con sus Presupuestos, Sra. Alcaldesa, lo que queda claro es que usted ha sido un lastre en el pasado, es un lastre en el presente y desde luego no es una garantía para ningún futuro.

Muchas gracias.”

Cerrando el primer turno de intervenciones, el delegado de Hacienda, Presupuestos y Política Tributaria y Fiscal, Sr. Senent, manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Desde luego, Sr. Sánchez, en vez de celebrar la Navidad debe de haber estado escribiéndose una novela porque parecía una novela negra lo que usted acaba de leernos aquí. No he visto en la vida en el pleno de este Ayuntamiento más demagogia que la que usted ha hecho hoy, ha hecho un ejercicio de demagogia impresionante. No sabía que la alcaldesa de Valencia y este equipo de gobierno resulta que hacen un Presupuesto que

es su voluntad. Por supuesto, la del equipo de gobierno, la que ganó unas elecciones. ¿O es que tienen que hacer ustedes el Presupuesto? No señor. Usted lo único que ha hecho –se lo dije el otro día en una rueda de prensa- es prácticamente el cuento de la lechera: ponemos aquí tantos millones, arreglaremos el bienestar social... Desde luego, le queda precioso, pero eso sí que es un Presupuesto irreal, fuera de lo que es la ciudad de Valencia. Usted no vive en Valencia, no sé dónde vive, debe de ser en el país de las maravillas.

Aquí se ha hecho un Presupuesto municipal, y tengo que decir que hoy el punto es la aprobación definitiva del Presupuesto, basado en la realidad municipal, en la realidad de la ciudad de Valencia, responsable, ajustado, social. Sra. Albert, social porque sí que se contempla todo lo que es la cuestión del bienestar social en el Presupuesto. Y además, en época de crisis, con restricciones, mantenemos para el 2014 las mismas cantidades que en el Presupuesto del 2013.

No me diga que la herramienta del Presupuesto municipal no es para nada, que es antisocial, que es injusto..., todos los calificativos que ustedes dicen. La herramienta cumple con el principio que debe cumplir un Ayuntamiento y es atender a lo que es los servicios y las necesidades que tiene que contemplar un ayuntamiento, en este caso el de Valencia.

Sra. Soriano, me ha encantado. Se ha ido, no quiere oírlo. Resulta que estos Presupuestos son impuestos. ¿Es que el Grupo Popular es impuesto? ¿Es que los ciudadanos de Valencia no votan en unas elecciones e imponen una candidatura, un grupo político, para dirigir este Ayuntamiento? Según ustedes es un Presupuesto impuesto y según el Sr. Sánchez es un Presupuesto de su voluntad, voluntad del equipo de gobierno que para eso los ciudadanos le dieron la responsabilidad de que dirigiera esta ciudad.

Hoy aquí ha habido quejas de que no se ha admitido ninguna de las reclamaciones y alegaciones del Presupuesto, cumplan ustedes con la ley, con lo que dice el art. 170 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales; si no lo cumplen yo no tengo la culpa. Si ustedes piden –y aquí está todo el informe- que aumente una

partida, otra cantidad..., eso no son reclamaciones o alegaciones al Presupuesto de 2014 conforme dice el art. 170 de la Ley. Eso se lo ha dicho el informe hecho por los servicios técnicos.

Por cierto, quiero agradecer, ya que el 22 de noviembre no me dio tiempo, a todos los Servicios de Hacienda la labor, el trabajo realizado tanto en la confección del Presupuesto como ahora en la contestación y el análisis de todas las reclamaciones presentadas por grupos políticos, sindicatos, ciudadanos, etc., con explicaciones de que sí que se contienen en las partidas. Hay dos ciudadanos que sí que se contempla la reclamación y se acepta como tal, y se les dice que está contemplado en las partidas esa cantidad de dinero y por lo tanto no ha de variar.

Hablen ustedes con propiedad, hablen ustedes sabiendo lo que se dice. Es muy bonito venir aquí y hablar. Por cierto, Sr. Sánchez, no sé dónde hemos pedido los adelantos, eso también se lo ha inventado usted. *‘A final de año pedimos adelantos’*, no sé si hemos pedido algún adelanto al banco, que nos pague un adelanto, etc. No, creo que no lo hemos pedido.

Yo sí que tengo que decir que el Presupuesto de 2014, que son más de 730 millones de euros, contempla además lo que es el servicio y un servicio de calidad para la ciudad de Valencia lo que es competencia del Ayuntamiento y por lo tanto es lo que aquí llevamos. Repito, responsable, moderado, ajustado a la situación real de la ciudad, no a unas fantasías o a *Alicia en el país de las maravillas*. O decir: *‘Pongamos tanto dinero y lo sacaremos de 18 millones de euros –dice el Sr. Sánchez- de cuotas de urbanización,’* cuando también en el informe se explica las cantidades que han sido cobradas de esas cuotas de urbanización; la demagogia empleada por el Sr. Sánchez.

Si este Presupuesto no es social cuando de los 730 millones el 85% -518 millones- van destinados a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Valencia, entonces vengan ustedes y expliquen otra cosa cuando ganen unas elecciones. De momento, este equipo de gobierno tiene la responsabilidad de hacer un Presupuesto.

Sra. Albert, lo de los ERE. Es muy bonito decir que una empresa que tiene una contrata con el Ayuntamiento, que está cobrando las certificaciones y que resulta que

quiere tener más gente que si no lo despiden porque el Ayuntamiento no le da más dinero. Es la responsabilidad de la empresa, no de este Ayuntamiento, la situación de los ERE. Porque les tendré que decir a todos ustedes que en este Ayuntamiento la nómina, los empleados funcionarios de este Ayuntamiento que yo sepa no se ha hecho ningún ERE. Esa sí que es nuestra responsabilidad, pero no la de las empresas que contratan y además tienen el riesgo de ganar o de perder porque eso es la iniciativa privada, cosa que ustedes hay veces que lo tienen algo complicado.

Y por último, decirles que el Sr. Sánchez ha terminado con el ‘*Imagine, imagine, imagine...*’. Aquí no venimos a imaginar, aquí venimos ‘*Amb faves comptades*’, que decimos en mi pueblo. Y eso es lo que llevamos a este Presupuesto para ejecutarlo durante el año 2014. Además, con dinero propio hacemos las inversiones.

Cuando ustedes hablan de los bancos, les tengo que decir que hemos ido durante tres años y en período de crisis bajando la deuda municipal. Y está también en los papeles que a 31 de diciembre del 2013 estaremos en 874 millones, no mil millones, Sr. Calabuig. Y para el 31 de diciembre del 2014 estaremos en 784. No hay ningún ayuntamiento -y lo digo muy alto- de España que haya bajado la deuda como está bajando este Ayuntamiento y en una situación de crisis.

Nada más y muchas gracias, Sra. Alcaldesa.”

En el segundo turno de intervenciones la Sra. Albert dice:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Sras. Concejales, Sres. Concejales.

Películas, cuentos, fantasías al margen, la realidad es que vamos a aprobar un Presupuesto que efectivamente Sr. Senent, coincido con usted, que es el mismo o prácticamente el mismo que aprobamos en el año 2013. Nos mantenemos en el inmovilismo, no avanzamos. Y la experiencia y la realidad en la que se encuentra la ciudad de Valencia dista mucho de ser la que usted acaba de plantear en su discurso.

Las cantidades son insuficientes y prueba de ello es la situación en la que se encuentran muchos barrios, la inmensa mayoría de los barrios de esta ciudad que no hacen más que demandar mejoras en limpieza, jardines, etc. Por no entrar en el tema de las inversiones, por no entrar en cuestiones de empleo y demás.

Sigue usted diciendo que es un Presupuesto basado en la realidad de la ciudad de Valencia y que no diga que no se atienden los servicios y las necesidades básicas de la ciudad, pues se lo digo y se lo vuelvo a repetir. El problema, Sr. Senent, no es que se lo diga EUPV, es que se lo están planteando las entidades ciudadanas, los sindicatos, los grupos de la oposición, los ciudadanos a nivel particular. Y ustedes siguen sin atender a esas demandas. Desde luego, ustedes tienen toda la legitimidad para aprobar los Presupuestos que ustedes entiendan que tienen que aprobar. Tienen mayoría absoluta. Eso nadie lo puede cuestionar y son las reglas del juego democrático.

Ahora, si atendemos a las cifras, a los datos, a la situación en la que nos encontramos también deberían ustedes reflexionar que las políticas que han desarrollado ustedes durante estos años desde luego muy positivas para la ciudad no han sido. Y de eso no tienen más responsabilidad que ustedes, no la tenemos ni los grupos de la oposición ni los ciudadanos y las ciudadanas de Valencia. Pero eso es algo que cambiará, espero, en el año 2015.

Discrepo con usted en el tema de los ERE. No entiendo cómo puede decir que el dinero público y cómo se gestiona no es responsabilidad de todas las concejales y de todos los concejales -incluyo también a los grupos de la oposición- que estamos aquí. Creo que sí que tenemos una responsabilidad, una responsabilidad moral y una responsabilidad política; y una responsabilidad en la gestión.

También discrepo en que la iniciativa privada gana o pierde. Está demostrado que la iniciativa privada siempre gana. Los que pierden son los trabajadores y las trabajadoras que se quedan en su casa, Sr. Senent. Prueba de ello tenemos muchos ejemplos de lo que está sucediendo en la ciudad de Valencia. Empresas que están gestionando servicios públicos que no cumplen con una obligación fundamental que es el pago del canon y cómo estas empresas cuando han dejado de tener beneficios han

abandonado las instalaciones y aquí no ha pasado absolutamente nada. Espero que me conteste a lo que le acabo de plantear.

Usted el año pasado decía que teníamos la deuda controlada, es la obsesión que tienen ustedes con el pago de la deuda. Le voy a decir una cosa, y eso es una realidad. Las dos únicas partidas presupuestarias que a 31 de noviembre del 2013 se habían pagado prácticamente en su totalidad era el capítulo I, capítulo de personal. Reconozco que somos ejemplo que deberían seguir otras Administraciones, voy a reconocerlo, no me duelen prendas. Y en segundo lugar el pago a bancos. ¿Me quiere decir usted a mi, Sr. Senent, que otras partidas presupuestarias, por ejemplo, el pago de gasto corriente, bienes y servicios está ejecutado?, ¿y las inversiones? ¿Me quiere usted decir a mi que no priorizamos los intereses de los bancos con respecto a los intereses de las personas? ¿Es ese el presupuesto social que usted defiende? Pues mire, yo le digo que no. Se lo digo hoy y desgraciadamente me parece que durante todo el año 2014 se lo voy a volver a repetir, pleno tras pleno.

Muchas gracias.”

El Sr. Ribó agrega:

“Gràcies.

Sr. Senent, vostés han guanyat les eleccions però guanyar les eleccions no vol dir atropellar, no respectar els plantejaments de la resta, etc. Tenen tot el dret a fer un Pressupost, nosaltres tenim tot el dret a criticar-lo i seria bo que s’atenguera al màxim la participació. És una eina que estem dient permanentment i que vostés entenen malament.

La segona reflexió que li vull fer és la dels ERO. Açò que diu vosté no és veritat i li vaig a posar un exemple perquè vosté m’entenga. En Madrid es va fer un ERO en la neteja i també deien el mateix que vosté al començament, després la Sra. Botella va haver d’acceptar la responsabilitat que suposava açò. No és cert, l’ERO és responsabilitat de les empreses però automàticament la responsabilitat també deriva en l’Ajuntament. Si no, li pregunte vosté a la Sra. Botella i veurà què li diu.

El tercer element que li volia comentar és que vosté ha afirmat una cosa que és certa, estem pagant deutes. El 15% aproximadament del Pressupost és en pagar deutes. Crec que cal fer una reflexió sobre açò: vostés són com Keynes però al revés. Keynes, quan hi havia un moment de crisi deia: '*Ens endeutem*', ací veia les gràfiques d'endeutament dels EUA en moments de crisi. I quan vinga la bonança econòmica ens recuperarem i pagarem aquest endeutament. Vostés han fet exactament el contrari, en moments de bonança econòmica, de vaques grosses, s'han endeutat fins a les orelles, per damunt dels límits legals, i ara que estem en crisi estem pagant uns deutes; és Keynes al revés. Ho han fet extraordinàriament per a fer la punyeta a tothom.

En un moment en què tenim pocs recursos, de crisi econòmica, hem de dedicar un percentatge elevadíssim a pagar els deutes. És una política financera absolutament terrible, la pitjor que he vist. Sí, també l'he vist a la Generalitat que ha fet exactament el mateix; encara més exagerada. Però no és una bona política, és una pèssima política.

L'altre element que li volia comentar i que he començat abans és insistir en l'afirmació de què no per privatitzar s'estalvia més. Vosté ha defensat que passar-ho tot a contractes suposava que era més barat el servei per a l'Ajuntament, açò és mentira. Tindrem temps de veure-ho després, amb les relacions extrajudicials de crèdit. I li ho reitere: mireu-vos l'informe de la Sindicatura de Cuentas de l'Estat i veurà com açò al parlar dels ajuntaments diu que molts serveis públics no es compleixen. Eixa és una de les fonts a estalviar. Li pose pel cas la grua, li pose pel cas l'ORA, li podríem posar pel cas moltes altres contractes.

Al final, València té molts dèficits en serveis públics. Li'n citaré un que ho diu en l'autobús, en el carrer: València, com deia la Sra. Rita Barberà, en el 91 '*está sucia*', tan bruta que València comença a estar ja porca. Pel dèficit que tenim en neteja. És una qüestió que totes les crítiques de tots els barris, és que ja arriba fins i tot al centre, a les zones de l'Eixample. València està molt bruta com a conseqüència de què no tenim recursos perquè els hem malgastat en altres coses en adequar i tenir els diners suficients per a pagar estos serveis.

Jo crec que és un Pressupost que no és social. És un Pressupost en primer lloc per a pagar els deutes que vam contraure en l'època de les vaques grosses, vaja una política. És un Pressupost on es malgasten molts diners en contractes que es podrien fer més barates si es feren directament des de l'Ajuntament, és un Pressupost que al final té uns dèficits d'atenció als serveis públics que són gravíssims. Per açò li anem a dir evidentment que no.”

El Sr. Sánchez indica lo siguiente:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

El Sr. Senent me ha descalificado diciendo que si había escrito una novela negra, el otro día descalificó las propuestas del Grupo Socialista diciendo que eran cuentos de la lechera, pero no es así. Son propuestas razonables que lo que quieren es ayudar a los valencianos que lo están pasando mal y que intentan fomentar la creación de empleo, que es lo que se necesita. No pueden ser cuentos de la lechera porque la alcaldesa ha dejado la vaca tan escuálida que no caben ni cuentos. La vaca del Ayuntamiento está endeudada al máximo, es incapaz de dar leche para pagar a los proveedores a tiempo y encima no consigue atajar el despilfarro que haría que la vaca engordara un poquito y diera algo de leche a los valencianos.

Esa descalificación de todas nuestras propuestas lo único que encierra es cierta prepotencia y desde luego cierto conocimiento. ¿Por qué? Porque si nosotros proponemos que se incremente el Presupuesto de la EMT en cinco millones es porque le recuerdo, Sr. Senent, que este año y el anterior la EMT en noviembre ha tenido que pedir un adelanto de cinco millones del presupuesto siguiente para terminar el año. Por eso le decimos que tienen que poner cinco millones. Si hay dos cosas que pasan igual tendrá que poner alguna solución porque no habrá sido fruto de la casualidad.

Si proponemos que aumente el presupuesto en limpieza es porque todos los valencianos ven la falta de limpieza que hay en las calles. Si proponemos que aumente el presupuesto en mantenimiento de jardines es porque han aumentado algunos jardines y encima ustedes van a incorporar parte de las fuentes ornamentales, con lo cual tendrán que tener más gasto. Si proponemos poner más dinero en las expropiaciones es porque



ustedes mismos lo han tenido que hacer, pero tienen que hacerlo mejor. Si les proponemos por ejemplo que aumenten el presupuesto en empleo es porque en esta ciudad hay 90.000 parados. Si les proponemos cosas así es porque consideramos que son razonables, Sr. Senent. Y más cosas que también creemos que son razonables: que apoyen a la juventud, que apoyen la descentralización y el asociacionismo en la ciudad, que apoyen a las bandas de música, etc.

En el caso de los agentes urbanizadores no son cuentos de la lechera. Si ustedes en algunos PAI han perdonado dinero u obligaciones a cambio porque las han hecho con el Plan Zapatero eso es perdonar y da igual que no se hayan hecho las obras, ustedes tienen la obligación de reclamar esos derechos igual que reclaman impuestos a los ciudadanos.

Y en el tema de la deuda, si ustedes no se hubieran endeudado tanto en la época en que la Sra. Alcaldesa se paseaba en Ferraris descapotables, en esos tiempos de fiesta y despilfarro, a lo mejor ahora no tendrían que devolver esa deuda. No es lo mismo endeudarse para crear un negocio o para comprarse un piso que para irse de fiesta.

Y no me copie. Lo del país de las maravillas fue un artículo que escribí sobre la gestión de la Sra. Alcaldesa. Se lo agradezco, pero por lo menos pídame permiso.

Usted ha dicho que este Presupuesto son '*faves comptades*'. Són faves mal comptades, són poques i mal repartides.

Y al final hay una evidencia: su pirámide de naipes se cae, se derrumba. Y su programa ese lleno de humo pues también se disipa y sólo queda su silencio frente a lo que es el malestar de los ciudadanos ante su gestión, le guste o no le guste. ¿Los valencianos piden facilidades? Ustedes, más impuestos. ¿Los valencianos piden ayudas? Ustedes, una deuda descomunal con los bancos. ¿Los valencianos piden futuro? Ustedes les dan sus Presupuestos.

Sra. Alcaldesa y Sres. Concejales del PP, si hay un cuento aquí es el de la utilidad de estos Presupuestos porque deja de lado todo el drama que hay en la calle, deja de lado la realidad de los valencianos.

Muchas gracias.”

Cierra el segundo turno de intervenciones el delegado de Hacienda, Sr. Senent en los siguientes términos:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Si antes le he dicho demagogo, es redemagogo. No tiene más idea, usted sigue con su canción: la mala gestión, el desastre, los ciudadanos... Sólo le falta el paño de lágrimas. Por cierto, yo no le he copiado lo de *Alicia en el país de las maravillas*, le habrá copiado usted a quien escribió el cuento; piénselo, tampoco fue usted el inventor. Y por supuesto, sigue haciendo el cuento de la lechera.

Sra. Albert, usted ha dicho qué piden las asociaciones, los sindicatos, los grupos políticos... ¿Quiere que le diga lo que piden?, ¿se lo digo? Más dinero. Así de claro, más dinero. Están aquí todas las peticiones: aumentar en 1.000.000 euros, aumentar en 100.000 euros, poner 200.000 euros, poner 300.000... La Lotería Nacional, vamos.

Le quiero decir una cosa, Sra. Albert, porque además me parece usted rigurosa: yo asumo mi responsabilidad como concejal de Hacienda de este equipo de gobierno y llevo un Presupuesto que ha cumplido estrictamente todo lo que marca la ley, no me podrán decir que no han tenido los plazos para presentar alegaciones y reclamaciones.

Y no me digan ustedes aquí en el pleno que hemos desestimado todas las alegaciones. Oiga, aprendan ustedes. Yo no soy el que se las ha desestimado, hay un equipo técnico del Ayuntamiento que analiza una por una su reclamación, petición o alegación y que dice que no procede, y explica cuando hay una partida y hay dinero.

Cuando le digo a usted, Sr. Sánchez, lo del cuento de la lechera es porque si no se ha leído que cuando se refiere usted a los 18 millones de euros. Que además dice otra

barbaridad, dice que nosotros hemos '*perdonado*'. Que yo sepa este equipo de gobierno no ha perdonado, que yo sepa este equipo de gobierno no ha dejado que no se le pague. Otra cosa es los procedimientos. Por eso digo muchas veces que usted no está en la Valencia real del 2013, a punto del 2014. Usted debe estar, no sé, en la Valencia del Cid Campeador y doña Gimena cuando entró en Valencia con los moros. Más o menos por ahí.

Mire, la alegación que usted presenta de los agentes urbanizadores de los sectores Camí del Grau, Camí de Montcada, Patraix y Quatre Carreres por importe de 18 millones de euros, según usted, hasta la fecha se han contabilizado en conceptos no presupuestarios 1.104.750 euros ingresados por el agente urbanizador del PAI Quatre Carreres y 601.000 euros ingresados por el agente urbanizador del PAI Patraix, a incorporar en el Presupuesto una vez precise por la corporación el destino de los mismos en coherencia con su naturaleza de financiación afectada. No hemos perdonado nada.

Por cierto, parece mentira, Sr. Sánchez, que usted ya lleva años aquí para saber que cuando la Generalitat aporta a la plaza Redonda eso no entra en el Presupuesto.

Yo no he venido aquí a darle clases, Sr. Sánchez. Pero por favor no me haga esa demagogia barata. Con eso se equivoca, no va a conseguir ningún voto para el Grupo Socialista.

Y Sr. Ribó, yo acepto la crítica. Lo que no acepto es que diga la Sra. Soriano, miembro de su grupo, que hemos impuesto un Presupuesto. Imponer es una cosa, llevar a debatir, hacerlo con un equipo de gobierno que ha sido elegido por los valencianos es otra; eso es democracia. Se lo digo, Sra. Soriano, para que sepa lo que es imponer y lo que es debatir y llevar con un grupo que es mayoritario, como muy bien le ha recordado el Sr. Ribó.

Creo que es un Presupuesto realista, ajustado, responsable y que hace frente -y está en las contestaciones a todas sus reclamaciones y peticiones- a la situación real que tiene el Ayuntamiento y la ciudad de Valencia. Eso es lo que llevamos aquí a aprobar

definitivamente para que el 2 de enero entre en funcionamiento el Presupuesto del Ayuntamiento para el 2014.

Y aunque sé que es caer en saco roto, siempre acabo pidiéndoles el voto para que tengan sentido de responsabilidad a favor del Presupuesto 2014.

Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 20 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular; votan en contra los/las 13 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, Compromís y EUPV.

La Sra. Alcaldesa manifiesta:

“Quiero agradecer el trabajo realizado a los Servicios. Secretario, hágaselo llegar porque ha sido intenso. Mostrar nuestra satisfacción porque sin duda alguna los valencianos van a contar con un Presupuesto realista, responsable y que nos dispone de una manera prioritaria para salir de la crisis antes que ninguna otra ciudad, con inversiones y con dotaciones públicas. Además de ser un presupuesto fundamentalmente social y muy muy ajustado a la realidad de todos los valencianos. Muchísimas gracias.”

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“El Ayuntamiento, en sesión del Pleno municipal de fecha 22 de noviembre de 2013 adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente el Presupuesto General y Consolidado de la entidad, incluido el de cada uno de sus organismos autónomos y empresas municipales cuyo capital social pertenece íntegramente al Ayuntamiento para el ejercicio 2014, así como las Bases de Ejecución del Presupuesto, sus Anexos y la Plantilla de Personal.

Dicho acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 23 de noviembre, significándose que, durante el plazo de quince días hábiles de exposición al público, contados a partir del siguiente, asimismo hábil a aquél en que aparezca

insertado el anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, podrán presentarse reclamaciones por los interesados ante el Pleno, finalizando dicho plazo a las 24.00 horas del día 12 del corriente mes.

Han sido presentados 42 escritos por Registro de Entrada, según informe expedido por la jefa de Sección adjunta a jefe de Servicio del Registro General, en el ejercicio de sus funciones, en fecha 16 de diciembre de 2013, todos ellos con relación al Presupuesto General del Ayuntamiento, que integra el Presupuesto General 2014.

Con fecha 17 de diciembre tiene entrada en el Registro General de este Ayuntamiento el escrito con nº 43 de registro 001102013135112 que fue presentado en las oficinas de correo el último día del plazo de exposición al público. Este escrito fue presentado por D. *****, con DNI nº *****, en nombre de Unión, Progreso y Democracia (UPyD), y contiene 26 reclamaciones de las cuales tres se consideran duplicadas por contemplar idéntico contenido (son iguales las reclamaciones nº 4 y 5, nº 7 y 8, y nº 20 y 21).

Esta incidencia requiere la emisión de un nuevo informe por la Sección de Registro General, en el que se hace constar la presentación de sendos escritos dentro del plazo legalmente establecido.

Todos ellos han sido por tanto presentados dentro del plazo legalmente establecido, por lo que se emite nuevo informe-propuesta en el que se adicionan estas reclamaciones.

En documento anexo se relacionan la totalidad de los escritos presentados agrupándose en dos bloques:

I. DE PETICIÓN

Escrito nº 2, presentado por D. *****, con DNI nº *****, en calidad de presidente del Comité de Empresa de SA SAV división de jardinería, en el que solicita que se incrementen la aplicación FD310 17100 21000 en un 20%, lo que supone 2.478.000 euros.

Escrito número 3 presentado por D. *****, con DNI *****, en calidad de presidente del Comité de Empresa de SA SAV División de Jardinería Devesa Albufera, en el que solicita que se incremente el presupuesto de la aplicación FP760 17204 22799 y se mantenga la plantilla.

Escrito número 4 presentado por D. *****, con DNI *****, en calidad de presidente del Comité de Empresa de FCC División de Jardinería, en el que solicita que se incrementen la aplicación FD310 17100 21000 en un 20%, lo que supone 2.478.000 euros.

Escrito número 5 presentado por Joan Ribó Canut, portavoz del Grupo Municipal Compromís en el que se recogen 50 alegaciones, de las cuales 48 se relacionan a continuación:

Primera reclamació. Incloure les places que figuren a l'Annex I en la Plantilla de Personal de l'Ajuntament de València.

Segona reclamació: Habilitar un crèdit extraordinari de 4.213.000 euros per a pagar la part proporcional de l'1 de juny al 14 de juliol de la paga extraordinària de 2012.

Tercera Reclamació. Que es dote pressupostàriament una aplicació amb la quantitat de 1.100.000,00 euros, per a posar en marxa la necessària Oficina de Política Lingüística a l'Ajuntament de València.

Quarta Reclamació. Que s'augmente l'aplicació pressupostària corresponent a la uniformitat de la Policia Local en 1.000.000,00 euros.

Cinquena reclamació. Creació d'una aplicació pressupostària amb una dotació de 350.000 euros per a infraestructures de Carril bici i vies ciclistes en la ciutat de València inclòs al sector GG230 programa 15500.



Sisena reclamació:

- *Reduir la despesa de funcionament de l'aplicació Sector CD110, Programa 16500 - Subconcepte 22100: Enllumenat públic, en un 15%, reduint, per tant, l'aplicació pressupostària de 15.898.456,61 euros en 2.384.768,61 euros.*
- *Eliminació de l'aplicació pressupostària GI750 16500 63100 (Renovació enllumenat), fins que no es faça una auditoria d'estalvi energètic.*

Setena reclamació. Augmentar l'aplicació del sector FP760, programa 41000, subconcepte 41000, en 100.000 euros (passant a una quantitat final de 603.639'70 euros).

Vuitena reclamació: Afegir en el Programa 1513 'Projectes d'Urbanització' un nou apartat 'Estudis i treballs tècnics: Modificació del PEPRI', amb una quantitat de 100.000 euros.

Novena reclamació. Que es cree una aplicació pressupostària amb una dotació de 50.000 euros en Promoció, manteniment i desenvolupament del transport, Codi 441, amb la finalitat de reactivar l'esmentat conveni de posada en marxa d'electrolineres.

Desena reclamació. Dotar amb 3.000.000 euros l'aplicació 'Transferència Aumsa Inversions' Sector GC320, Programa 15100, amb la finalitat d'iniciar un programa de rehabilitació de vivendes amb especial atenció a la rehabilitació energètica.

Onzena reclamació. Dotar amb 800.000 euros l'aplicació esmentada en el Sector GY510, Programa 93300.

Dotzena reclamació. Dotar amb 200.000 euros l'aplicació en el Sector ED250, Programa 33600

Tretzena reclamació. Dotar amb 1.000.000 euros el Sector GH160 'Servici Circulació i Transports i les seues Infraestructures'.

Catorzena reclamació. Transferir les aplicacions pressupostàries DE 140 13300 22700 i GH160 1330021001 per a la municipalització d'ambdós serveis. Calculem que podrien suposar uns 8 milions d'euros d'ingressos nets per a repartir a altres partides.

Quinzena reclamació. que l'Ajuntament de València augmente en un 10% l'aplicació pressupostària EC150 23100 48010, destinada a entitats sense ànim de lucre que desenvolupen estos programes, en una quantia de 756.852,00 euros.

Setzena reclamació. Que es destine l'aplicació pressupostària corresponent al capítol II, Despesa en gasto corrent i serveis – 20200, destinada a lloguer d'immobles de la Universitat Popular per import de 115.000 euros a la rehabilitació d'immobles municipals destinats a esta tasca.

Dessetena reclamació:

- *Reclamació per que es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 100.000 euros, el Centre Arqueològic de l'Almoina.*
- *Reclamació per que es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 100.000 euros, el Museu d'Història de la Ciutat.*
- *Reclamació per que es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 5.000 euros, la Cripta de Sant Vicent.*
- *Reclamació per que es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 100.000 euros, per al Museu de Ciències Naturals.*
- *Reclamació per que es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 5.000 euros, per al Palau Reial.*

Vintena reclamació. Que l'Ajuntament de València, incorpore a l'aplicació pressupostària AH840 92210 49000, un increment de la subvenció per import de 8.000 euros, en favor de la Federació d'Associacions de Solidaritat amb el Poble Sahrauí.



Vint-i-unena reclamació. Que s'augmente l'aplicació pressupostària EE 280-32301-489, en la quantitat de 600.000 euros.

Vint-i-dosena reclamació. Que s'elimine l'aplicació pressupostària EJ700 34100 87100, per import de 2,1 milió d'euros.

Vint-i-tresena reclamació. Que es destine l'import de 200.000 euros, per al pagament de 25 places al Centre de Malalties Neurodegeneratives.

Vint-i-quatrena reclamació. Que l'Ajuntament dedique en 2014 una aplicació de 300.000 euros al finançament de l'esmentat centre d'investigació.

Vint-i-cinquena reclamació. Que s'elimine l'aplicació pressupostària GC340 33700 48900, per import de 900.000 euros.

Vint-i-sisena reclamació. Reclamació perquè es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 250.000 euros, per a l'organització d'escoles d'estiu als districtes de la ciutat.

Vint-i-setena reclamació. Que s'augmente l'aplicació pressupostària ED260 33510 48912, fins a la quantitat de 500.000 euros.

Vint-i-vuitena reclamació. Que l'Ajuntament de València dote de pressupost a l'aplicació EG720 23201 48910 del Servei de Joventut, en una quantitat de 219.305,51 euros amb la finalitat de tornar a signar un conveni amb el Consell de la Joventut de València, per import de 48.105,51 euros.

Vint-i-novena reclamació. Perquè es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 300.000 euros, per a la creació d'un menjador social que done ocupació a aturats del barri amb experiència en cuina i hostaleria i que al mateix temps faça les funcions d'escola per a joves que vulguen dedicar-se a este sector.

Trentena reclamació. Perquè es dote pressupostàriament una aplicació econòmica amb la quantitat de 100.000 euros per a fer un pla estratègic per a

l'Aeroport de Manises, junt amb el Ministeri de Foment i la Generalitat Valenciana, per a revitalitzar l'aeroport, tat com s'ha fet a l'Aeroport de Madrid Barajas.

Trenta-unena reclamació. Augmentar l'aplicació pressupostaria ED 260 62300 33200, amb 100.000 euros destinada a l'adquisició de llibres en valencià per a les biblioteques.

Trenta-dosena reclamació. Que l'Ajuntament de València dote de pressupost a l'aplicació CD 130 92400 48915 del Servei de Descentralització i Participació Ciudatana, en una quantia de 130.000 euros.

Trenta-tresena reclamació. Que el Ajuntament de València dote de pressupost a l'aplicació CD 130 92400 48904 del Servei de Descentralització i Participació Ciudatana, en una quantia de 95.000 euros.

Trenta-quatrena reclamació. Que s'establisca una aplicació pressupostaria en el sector CU 130 Participació Ciutadana, de 250.000 euros, per a posar en marxa un procés de participació ciutadana per al projecte de Pressupostos de 2015.

Trenta-cinquena reclamació. Que s'establisca una aplicació pressupostaria en el sector CU 130 Participació Ciutadana, per a realitzar inversions en equips de gravació i retransmissió dels Consells de Districte en les set Juntes Municipals amb una dotació de 70.000 euros.

Trenta-sisena reclamació. Que es cree l'aplicació pressupostaria EF 580 33800 22706 'Estudis i treballs tècnics', amb una dotació de 25.000 euros, per a encarregar un estudi diagnòstic que permeta treballar en una futura redacció d'un pla estratègic de les festes populars i tradicionals de la ciutat de València.

Trenta-setena reclamació. Que es cree l'aplicació EF 580 48912 'Unes altres transferències', amb una dotació de 200.000 euros, per a posar en marxa l'Institut Municipal de Cultura Popular de València.

Trenta-vuitena reclamació. Que s'amplien les aplicacions pressupostaries EF 580 33800 22602 en 30.000 euros i EF 580 33800 22609 en 120.000 euros per la



difusió i promoció de les Falles de València com a Patrimoni Immaterial de la Humanitat.

Trenta-novena reclamació. Que s'augmente la aplicació EF580 33800 21300 fins els 50.000 euros per al manteniment dels béns en els Museus gestionats per la Delegació de Festes i Cultura Popular.

Quarantena reclamació. Que l'Ajuntament de València dote de pressupost a l'aplicació FJ 16600 227 00 Residus Sòlids i Neteja en 65.000 euros, amb la finalitat de no agreujar més la situació actual.

Quaranta-unena reclamació. Que l'Ajuntament dote l'aplicació FD 310 17100 21000 del Servei de Jardineria en la quantitat de 14.870.000 euros.

Quaranta-dosena reclamació .Que l'Ajuntament dote l'aplicació FH200 31330 22799 del Servei de Sanitat en una quantia igual a la de l'exercici 2011, 930.000 euros, amb la finalitat de no agreujar més la situació actual.

Quaranta-tresena reclamació. Que s'establisca una aplicació pressupostària en el sector FP 760 17204 , Devesa Albufera, de 50.000 euros, per a continuar amb els treballs realitzats prèviament en el context del programa europeu LIFE 07 INF/E/000865 Seducció Ambiental.

Quaranta-quatrena reclamació. Que l'Ajuntament de València cree una aplicació al Sector FD 310 17100 amb la quantitat de 250.000 euros per tal de crear zones tancades als jardins més importants de la ciutat per a espai de gossos.

Quaranta cinquena reclamació. Que l'Ajuntament augmente l'aplicació FK 890 16400 26699 ' Altres despeses diverses ' en 25.000 euros, per a dignificar la zona de les fosses comunes al cementeri de València.

Quaranta-sisena reclamació. Que l'Ajuntament de València habilita una aplicació al sector FJ 300 16200 'Recollida , Eliminació i Tractament de Residus' amb una quantia de 100.000 euros, per a lloguer, instal·lació i manteniment de lavabos químics.

Quaranta-setena reclamació. Que l'Ajuntament de València habilita una aplicació al sector FJ 300 16200 'Recollida , Eliminació i Tractament de Residus', amb una quantia de 100.000 euros, per realitzar un estudi sobre la implementació de la recollida i tractament de la fracció orgànica dels residus urbans a la Ciutat de València.

Quaranta vuitena reclamació. Que es cree l'aplicació FH 929 17203 22706 'Estudis i Treballs Tècnics', amb una dotació de 200.000 euros, per a la realització de un Pla de Millora de la Qualitat de l'aire als Districtes de la Ciutat.

Quaranta novena reclamació. Que es cree l'aplicació FJ 300 16200 22602 'Publicitat i Propaganda', amb una dotació de 100.000 euros, per a la realització de una campanya de sensibilització i d'informació a la ciutadania.

Cinquantena reclamació. Que l'Ajuntament de València habilita una aplicació al Sector 33400 Acció Cultural de 1.000 euros, per col·locar una placa commemorativa el 17 de maig per commemorar la tortura i mort de Margarida Borràs.'

Escrito nº 6 presentado por *****, Secretario Local del Sindicato Profesionales de Policías Locales y Bomberos (SPPLB), en el que solicita:

- 6.4 Que se incluyan partidas para los gastos de reposición de la uniformidad del colectivo policial.
- 6.5 Que se atienda la insuficiencia de vehículos.
- 6.6 Que se realicen inversiones en material de seguridad para la Policía.

Se adjunta al expediente el informe de D. *****, intendente general de Policía Local, en contestación a la nota interior remitida por esta Intervención de Contabilidad y Presupuestos de fecha 12 de diciembre de 2012.

En el proyecto de Presupuesto 2014 se contempla una consignación de 8.963.679,34 euros en el capítulo 2 del Sector CD 'Servicios Centrales Técnicos' para atender entre otros los gastos de uniformidad.



Escrito nº 7 que presenta D. Pedro Miguel Sánchez Marco, en su nombre y en el del Grupo Municipal Socialista, solicitando:

- Elevar la consignación inicial de la partida CD110 16400 21200 SER. Centrales Técnicas, ‘Edificios y otras construcciones’ en la cantidad de 33.251,68 euros en el presupuesto de 2014, para que quede en 173.251,68 euros.

- Elevar la consignación inicial de la partida CU130 92400 48904, Descentralización ‘Otras Transferencias’ en la cantidad de 18.000 euros en el presupuesto de 2014, para que quede en 90.000,00 euros.

- Incluir en el Presupuesto 2014, la partida CU130 92400 48915 Descentralización, ‘A familias e instituciones sin ánimo de lucro’ dotada con 140.000,00 euros.

- Elevar el crédito de la partida DE140 13200 22199 POLICÍA ‘Otros suministros’ en 80.000,00 euros, hasta alcanzar los 100.916,00 euros.

- Elevar la consignación inicial de la partida EC150 23100 48010 Bienestar Social e Integración, Subvenciones a familias e instituciones sin fines de lucro, en la cantidad de 4.000.000,00 euros, hasta alcanzar los 11.568.523,00 euros.

- Elevar la consignación inicial de la partida EH630 33002 48900 Palau de la Música y Congresos, ‘Trans. a Familia e Inst. sin fines de lucro’, en 30.000,00 euros, hasta alcanzar los 120.000,00 euros.

- Incluir en el Presupuesto 2014 la partida ED260 3350 41000 Acción Cultural, ‘A OO.AA. de la Entidad Fundación de Cine’, dotada con 750.000 euros

- Incluir en el Presupuesto 2014, la partida EG720 23201 48910 Juventud (Consejo Juventud), ‘Otras transferencias’, dotada con 50.000,00 euros.

- Elevar la consignación inicial de la partida FD310 17100 21000 Jardinería, ‘Infraestructuras y bienes naturales’ en 2.478.000,00 euros, hasta alcanzar los 14.870.000,00 euros.

- Incluir en el Presupuesto 2014 la partida FD310 17100 60100 Jardinería, ‘Construcción de Jardines’, dotada con 500.000,00 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida FJ300 16200 22700 Gestión Residuos Sólidos y Limpieza, ‘Limpieza y aseo’, en 5.500.000,00 euros, hasta alcanzar los 59.509.000,00 euros.

-Incluir en el Presupuesto 2014 la partida GC320 15100 74000 Planeamiento, ‘Transferencia Aumsa’, dotada con 4.553.921,54 euros.

-Suprimir la partida de 900.000,00 euros GC340 33700 48900 SE. Proyectos Urbanos, ‘Transf. A familia e int. sin fines lucro’.

-Elevar la consignación inicial de la partida GF000 15100 62100 Expropiaciones, ‘Servicios públicos’, en 2.000.000,00 euros, hasta alcanzar los 6.574.758,67 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida GF000 32301 62100 Expropiaciones, ‘Suelo escolar’, en 1.500.000,00, hasta alcanzar los 3.148.919,31 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida GF000 17100 60000 Expropiaciones, ‘Zonas verdes’, en 1.500.000,00 euros, hasta alcanzar los 3.283.151,28 euros.

-Incluir en el Presupuesto 2014 la partida GH160 13300 61100 Circulación, Transportes y sus Infraestructuras, ‘Nuevas infraestructuras: carril bici’, dotada con 100.000,00 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida GH160 44100 44910 Circulación, Transportes y sus Infraestructuras, ‘Ot. Sub. a entes públicos y sociedades mercantiles entidad local’, en 5.000.000,00 euros, hasta alcanzar los 43.939.400,00 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida GY510 93300 21200 Patrimonio, ‘Edificios y otras construcciones’, en 500.000,00 euros, hasta alcanzar los 528.590,20 euros.



-Elevar la consignación inicial de la partida HF650 24100 47000 Empleo, 'Transferencias para fomento del empleo' en 500.000,00 euros, hasta alcanzar el 1.000.000,00 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida HF650 24120 47000 Empleo, 'Transferencias para fomento del empleo', en 1.116.000,00 euros hasta alcanzar los 2.232.000,00 euros.

-Elevar la consignación inicial de la partida HF650 24120 22699 Empleo, 'Otros gastos diversos', en 954.477,78 euros, hasta alcanzar el 1.908.955,56 euros.

Escritos número 10 a 35 presentados por D^a Rosa Albert Berlanga, en su nombre y en el del Grupo Municipal de Izquierda Unida de País Valencia, en los que solicita:

'-10. Incrementar l'aplicació pressupostària HF 650 24100 47000 Transf. foment ocupació en 500.000 euros, fins arribar al 1.000.000 euros.

-11. Incrementar la partida HF 650241001200 47000 Transf. foment ocupació en 884.000 euros, fins arribar als 2.000.000 euros.

-12. Incrementar la partida HF 650 24100 4890100 en 15.000 euros, fins arribar a 1.000.000 euros.

-13. Incrementar la partida CU 130 924.00 489.04 fins arribar a 90.000 euros.

-14. Donar de baixa la partida HD 0009 OF TURISME 43200489000 per import de 4.000.000 euros.

-15. Que els pressupostos de l'Ajuntament incorporen un informe d'impacte de gènere.

-16. Incrementar la partida CD 110 32301022700 Serv. educatiu neteja en 300.247euros, fins arribar als 4.000.000 euros.

-17. Que l'Ajuntament reduisca la quantitat destinada a amortitzar deute i es destine a millora en la prestació dels serveis públics.

-18. Que la recaptació econòmica de les sancions per infraccions sobre circulació i aparcament de bicicletes siga destinada a finançar el manteniment i millora de les infraestructures ciclistes a València.

-19. Donar de baixa la partida ED260 SEC. Acció Cultural 3340045100, per import de 239.638 euros.

-20. Incrementar la partida GI 750 21300 16100, Conservació fonts ornamentals, fins arribar a 685.982 euros.

-21. Incrementar la consignació de la partida ED 260 33200 62300 Arxius I Biblioteques fins als 200.000 euros.

-22. Donar de baixa la partida GC 340 33700 49800 Projectes Urbans per 900.000 euros.

-23. Incrementar la partida ED 260 33510 48912 fins arribar a 300.000 euros.

-24. Incrementar la partida EC 150 23100 2269 fins arribar a 746.767euros.

25. Incrementar la consignació inicial de la partida HK 003 92000 22699 Of. Resp. Patrimonial fins arribar a 341.983euros.

-26. Recuperar la partida CU 130 92400 48915 i dotar-la amb 140.000 euros.

-27. Incrementar la partida FJ 300 16200 22700, Recollida escombreres i neteja viària fins arribar a 60.384.258 euros.

-28. Incrementar la partida EH 630 41000 Palau Musica i Congressos en 500.000euros, fins arribar als 11.492.610 euros.

-29. Incrementar la partida EH 630 33002 22609 AGC Música en 33.330 euros, fins arribar als 269.538 euros.



-30. Recuperar la subvenció nominativa i tornar a incloure com beneficiaris al Consell de la Joventut de València.

-31. Que el II Pla d'inclusió social tinga l'assignació econòmica necessària i que aquesta siga com a mínim la quantitat pressupostada del primer pla.

-32. Incrementar la partida CD 110 212000 Manteniment instal·lacions, fins arribar a 4.000.000 euros.

-33. Recuperar la partida FZ 910 17400 640002 Qualitat Mediambiental i Energ., i dotar-la amb 170.000 euros.

-34. Compra i permuta de l'edifici de la Ceramo per donar-li un ús cultural, educatiu i social.

-35. Neteja i restauració del Xalet de l'americà per ampliar'ho al Parc de Benicalap.

-36. Incrementar la partida GI 750 21300 16500, Enllumenat Públic, fins arribar a 4.000.000 euros.

-37. Incrementar la partida FP 760 17204 22799, Devesa Albufera, fins als 977.429 euros.

-38. Incrementar la partida FD 310 17100 21000 , Jardineria, fins arribar als 14.677.000 euros.'

Escritos nº 39 presentado por D. *****, con DNI nº *****, como presidente de la Asociación de Vecinos, Cultural y de Consumidores Patraix en la que solicita:

39.1. Que el Ayuntamiento incluya en el presupuesto la aplicación de la Sección de Acción Cultural, Servicio Promoción Cultural, como Inversión nueva en edificios y otras construcciones para funcionamiento de servicios ED 260 33400 62200, que la dote al menos en 602.409,64euros para la realización de un centro cívico-cultural en Patraix.

39.2. Que se incluya la partida CU 130 92400 48915 y se dote en 140.000 euros.

Escritos nº. 40 y 41 presentado por D^a Rosa Albert Berlanga, en su nombre y en el del Grupo Municipal de Izquierda Unida de País Valencia, en los que solicita

‘ 40. Recuperar la partida CU 130 92400 48915 i dotar-la amb 140.000 euros.

- 41. Donar de baixa la partida ED 260 334 45100 per un import de 239.638 euros.’

Escrito número 42 presentado por D^a *****, en calidad de presidenta de la Federación de Vecinos de Valencia en la que solicita que se destinen partidas concretas en Descentralización o en la Juntas Municipales dirigidas a subvencionar a las asociaciones de vecinos de Valencia.

El escrito 43 presentado por D. Eduardo Gómez García, con DNI 051168848-N, en nombre de Unión, Progreso y Democracia (UPyD) contienen 26 reclamaciones, de las cuales tres se consideran duplicadas por contemplar idéntico contenido, y 21 se relacionan a continuación:

Reclamación nº 1. Reducción de los ingresos por IBI.

A la vista de la advertencia del Interventor General de la posible disminución de ingresos del IBI, en caso de que finalmente sea aplicable el artículo 32.2 de la Ley Catastral tras la redacción dada por el art.8.1 Ley 16/2013 (pág. 21 de su informe), conviene reducir el presupuesto de ingreso de IBI y ajustarlo como si no fuera aplicable el incremento del 10% autorizado el año pasado por aplicación del principio de prudencia y para no consignar partidas de gastos que luego no se puedan cubrir, máxime ante el ahorro neto negativo en el que ha incurrido el Ayuntamiento.

En relación con las indicaciones manifestadas en el apartado C.3.3 , Anexos e) Ingresos. a) ‘En relación con el Impuesto de Bienes Inmuebles de Naturaleza Urbana, el informe prevé la prorroga para 2014 del incremento extraordinario del tipo de gravamen

del 10 por ciento previsto en el Real Decreto-ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, prórroga autorizada en el artículo 8.1 de la Ley 16/2013, de 20 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras. No obstante, esta medida no será efectiva si al Ayuntamiento le es de aplicación lo dispuesto en el artº 32.2 de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su redacción dada por el artº 8.4 de la citada Ley', no se deduce 'la posible disminución de ingresos del IBI ..., y conviene reducir el Presupuesto de Ingresos de IBI y ajustarlo como si no fuera aplicable el incremento del 10 % autorizado el año pasado...', tal y como indica la Agrupación Local de Valencia de Unión, Progreso y Democracia, en la reclamación número 1 al Presupuesto Municipal del año 2014.

Lo que se indica en el citado informe es la posibilidad de que si es de aplicación el artículo 8.4 en su apartado c), no le es de aplicación el incremento del tipo de gravamen del IBI previsto en el artículo 8.1.a).

A día de hoy y publicada en el BOE del día 11 de diciembre de 2013, la Orden HAP 2308/2013, de 5 de diciembre, por la que se establece la relación de municipios a los que resultarán de aplicación los coeficientes de actualización de los valores catastrales que establezca la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, a través de la cual la ciudad de Valencia cumple los requisitos establecidos en el artículo 32.2 del Texto Refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, le serán de aplicación los coeficientes de actualización de los valores catastrales de los bienes inmuebles urbanos para el año 2014 que establezca la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio y, por tanto, la previsión de ingresos por el concepto de IBI para el año 2014, se adecua a la previsión de derechos a reconocer.

Se adjunta informe del Servicio Económico Presupuestario de 18 de diciembre de 2013.

Reclamación nº 2. Reducción de los ingresos por IBI.

Se reclama su reducción a los mismos importes del 2013.

Se adjunta informe del Servicio Económico presupuestario de 18 de diciembre de 2013.

Reclamación nº 3. No utilización del IPC para la actualización de los ingresos.

Se considera que deben reajustarse a la baja los ingresos por dicho concepto.

Reclamación nº 4. Reducción de la tasa por derribos (subconcepto 39918).

Se justifica debidamente este incremento o debe reducirse.

Se adjunta informe del Servicio Económico presupuestario de 18 de diciembre de 2013.

Reclamación nº 5. Idem.

Reclamación nº 6. Reducción de la tasa por cajeros automáticos (subconcepto 33909).

Debería seguir con el criterio de prudencia y mantener la previsión del servicio administrativo correspondiente de 65.000 euros.

Se adjunta informe del Servicio Económico presupuestario de 18 de diciembre de 2013.

Reclamación nº 7. Gasto sector EF580, subprograma 33800, subconcepto 22609 por importe de 220.885,25 euros.

Dada la crisis existente se propone o bien especificar y detallar el presupuesto sector EF580, subprograma 33800, subconcepto 22609 o destinar dicho importe a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 8. Idem.

Reclamación nº 9. Gasto sector CG970, subprograma 92400, subconcepto 22609 por importe de 223.000 euros. Dada la crisis existente se propone o bien especificar y detallar el presupuesto, sector EF580, subprograma 33800, subconcepto 22609 o destinar dicho importe a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 10. Subprograma 34100, subepígrafe económico 22609, Sector EH630.

Dada la crisis existente se propone o bien especificar y detallar la partida o destinar dicho importe a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 11. Partida Sector FH200, Programa, 49300, Subconcepto 2279900.

Dada la crisis existente se propone o bien especificar y justificar debidamente porqué no se dispone de recursos propios suficientes o destinar dicho importe a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 12. Partida Sector GH160, Programa 12200, Subconcepto 2270600.

Dada la crisis existente se propone o bien especificar y justificar debidamente porqué no se dispone de recursos propios suficientes o destinar dicho importe a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 13. Redacción de proyecto derribo travesía Av. del Puerto (19.883,59 euros).

Procede efectuarse un recálculo sobre las partidas ajustando el presupuesto destinado a bases de cotización a la realidad de la plantilla municipal y no la estimación de las variaciones de base, a fin de ajustar los mismos a la realidad.

Reclamación nº 15. Revisión partida Atrasos y Sentencias por retribuciones.

Se propone a mantener, como mínimo, la previsión del concepto ‘Retrasos y Sentencias’, por no existir motivos que justifiquen su reducción en un 20%.

Reclamación nº 16. Reducción partida adquisición Prensa, Revistas, Libros y otras publicaciones.

Se propone mantener la partida igual que en el ejercicio anterior y destinar el exceso a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 17. Reducción partida presupuestaria ‘Reuniones, Conferencias y Cursos del Servicio de Relaciones Internacionales’.

Se propone mantener la partida igual que el ejercicio anterior y destinar el exceso a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 18. Se ha presupuestado 51.885 euros de ingresos de los cursos de la Escuela de Jardinería y Paisaje para 2014.

Por respeto a los ciudadanos y por eficiencia en la utilización de los recursos públicos, conviene adaptar el Presupuesto Municipal y aumentar el precio de los cursos hasta cubrir por lo menos el gasto que suponen para las arcas públicas, destinando el ahorro monetario resultante a los programas de fomento del empleo, dinamización económica y bienestar social.

Reclamación nº 19: Subvenciones nominativas, no nominativas y bases de ejecución Sector EC150, Programa 23100, Subconcepto 48911.

Por ello, se solicita la debida justificación de estas partidas y la inclusión de los preceptos necesarios en las Bases de Ejecución para adecuar a la Ley General de Subvenciones y a los requerimientos del Síndico de Cuentas.

Reclamación nº 20: Sector EC150, Programa 23100, Subprograma 48910 – Supresión de Subvenciones a Organismos y Programas del Tercer y Cuarto Mundo.

Se propone su supresión y destinar los importes a políticas activas del empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 21. Idem.

Se solicita se informe si ello obedece a que no se prevé pagar gratificaciones de los mandos policiales correspondientes al 2013 o si es que se ha anulado dicho concepto retributivo o no se prevé ningún tipo de gratificaciones para el 2014.

Reclamación nº 23. GF000 15000 62100 Expropiación Suelo Serv. Públicos Cabañal (4.574.758,67 euros).

Por ello, se propone su supresión y destinar los importes a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 24. Sector CD110, Subprograma 92030 – Parque Móvil, Epígrafe Económico 22103 – Combustible y Carburante.

Por ello, se propone su supresión y destinar los importes a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 25. Sector HI640, Subprograma 49201, Subconcepto 4890200 Transferencia a Fundación INNDEA.

Por ello, se propone su suspensión y destinar los importes a políticas activas de empleo, acción social o de dinamización económica.

Reclamación nº 26. Gastos en Limpieza y Mantenimiento de Calles y Parques.

Debería justificarse mejor estas partidas.

Los artículos 169 y 170.2 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, se refieren a la presentación de reclamaciones al Presupuesto tras su aprobación inicial por el Ayuntamiento Pleno, a los que tienen la condición de interesados, y a los motivos por los que se pueden interponer.

En este sentido el artículo 170.2 señala que únicamente podrán entablarse reclamaciones contra el Presupuesto:

a) Por no haberse ajustado su elaboración y aprobación a los trámites establecidos en la Ley.

b) Por omitir el crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la Entidad local, en virtud de precepto legal o dé cualquier otro título.

c) Por ser de manifiesta insuficiencia los ingresos en relación a los gastos presupuestados o bien de estos respecto a las necesidades para las que esté previsto.

Considera la informante que el contenido de estas peticiones no constituye propiamente, en su sentido más estricto, una reclamación contra el Presupuesto General inicial, a tenor de lo dispuesto en el art, 170.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004 , de 5 de marzo. No se refieren ninguna de ellas a crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la Entidad local, ello sin perjuicio de su eventual y adecuada ponderación por la Corporación, previo dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, en el ejercicio de sus facultades autoorganizativas y de decisión que la Ley atribuye al Pleno Municipal.

II. DE RECLAMACIONES EN SENTIDO ESTRICTO

A. Expropiaciones

Escrito número 1 presentado por D. *****, letrado de D^a *****, DNI *****, de D^a *****, con DNI *****, de D. *****, DNI ***** y D^a *****, DNI *****, en el que solicita que en el Presupuesto 2014 se recoja la consignación del importe de la indemnización que asciende a 37.864,48 euros e intereses que deben abonarse a los interesados.

El presupuesto 2014 contiene el principal citado en la aplicación GF000 15100 60000, según ficha adjunta, página 299 del Presupuesto. Asimismo contiene el presupuesto la aplicación HE540 01100 31100 Intereses de Demora con un crédito de 7.000.000,00 euros que puede atender, en su caso, los intereses que se devenguen.

Escrito número 9 presentado por Carlos Romero Plaza, en representación de D^a *****, D^a *****, D. ***** y D^a *****, en el que solicita se proceda a la consignación presupuestaria de recursos en el Presupuesto del Ayuntamiento para el ejercicio 2014 para el abono de principal e intereses de acuerdo con la Sentencia nº 1772/2012 de fecha 21 de diciembre de 2012 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJCV.

El principal que fija la sentencia asciende a 1.367.291,18 euros. De esta cifra se ha abonado ya 672.758,52 euros, a que ascendía el justiprecio fijado por el Jurado Provincial de Expropiaciones, en resolución de 5 de mayo de 2005. La diferencia, 694.532,66 euros está incluida en la aplicación GF000 17100 60000 del Presupuesto 2014, según detalle que recoge en el informe del Servicio Económico Presupuestario de 16 de diciembre de 2013.

B. Insuficiencia de crédito presupuestario

B.1. Reclamaciones al Presupuesto del Ayuntamiento de Valencia

Escrito nº 6 presentado por *****, secretario local del Sindicato Profesional de Policías Locales y Bomberos (SPPLB), en el que alega la falta de consignación para cubrir en concepto de gratificación extraordinaria, el abono de los servicios extraordinarios a desempeñar por los colectivos de Policía Local y Bomberos

El informe del Jefe de la Oficina de Gestión de Planes de Formación de 13 de diciembre de 2013 informa de que: *‘al objeto de completar los expedientes administrativos para le reconocimiento de los abonos por gratificación extraordinaria, los servicios de que se trate deberán guardar necesariamente el cumplimiento de lo dispuesto en dicha disposición , no procediendo continuar el trámite cuando sin procederse previamente a la formalidad exigida y que debe contener la adopción del acuerdo oportuno corresponde a la Junta de Gobierno Local en uso de las competencias establecidas en el art. 127.1. g) y h) de la ley 7/1985, de 2 de Abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, sin perjuicio de las modificaciones presupuestarias que pudieran resultar necesarias que corresponderían al Pleno’.*

Escrito nº 43, que presenta D. *****, con DNI *****, en nombre de Unión, Progreso y Democracia (UPyD) en el que se presentan dos reclamaciones:

Reclamación nº 22, en la que solicita informe sobre si no se prevé pagar gratificaciones de los mandos policiales correspondientes al 2013 o si es que se ha anulado dicho concepto retributivo o no se prevé ningún tipo de gratificación para el 2014.

El informe del Jefe de la Oficina de Gestión de Planes de Formación de 13 de diciembre de 2013 informa de que: *‘al objeto de completar los expedientes administrativos para el reconocimiento de los abonos por gratificación extraordinaria, los servicios de que se trate deberán guardar necesariamente el cumplimiento de lo dispuesto en dicha disposición, no procediendo a continuar el trámite cuando sin procederse previamente a la formalidad exigida y que debe contener la adopción del acuerdo oportuno corresponde a la Junta de Gobierno Local en uso de las competencias establecidas en el art. 127.1. g) y h) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, sin perjuicio de las modificaciones presupuestarias que pudieran resultar necesarias que corresponderían al Pleno’.*

Reclamación nº 14. Recálculo gastos en bases de cotización Tras revisar los Presupuestos Municipales, se observa que los mismos afirman que se ha tenido en cuenta el incremento de los topes máximos de la base de cotización, que queda fijado en 3.597 euros mensuales, a partir de enero de 2014 (supone un incremento del 5% respecto al tope máximo de la base de cotización del año 2013).

Sin embargo, los porcentajes de cotización siguen siendo los mismos de 2013, con una excepción: el incremento del tipo de cotización adicional en relación con el anticipo de la edad de jubilación de los bomberos, que durante 2014 será del 6,67% a cargo de la corporación (fue del 6,09% en 2013).

Con fecha 18 de diciembre se emite informe de la Jefa de Gestión la Seguridad Social que se adjunta al expediente en que se explica que: *‘El coste correspondiente a los seguros sociales a cargo de la corporación, se han efectuado aplicando los correspondientes tipos de cotización a las bases correspondientes a cada una de las*

referencias de la plantilla municipal, y dependiendo siempre del código de cuenta de cotización al que se hallen adscritas dichas referencias, dadas las peculiaridades en cuanto los porcentajes respectivos.

Para ello, se tienen en cuenta todos los conceptos de nómina que deben incluirse en la base de cotización. Si la base es inferior a la que tuvieron en diciembre del año 2010, se aplicará esta última. De lo contrario, se tendrá en cuenta la resultante. Si la suma de todos los conceptos es superior a 3.597,00 euros, base máxima de cotización correspondiente al año 2014, se aplicará esta última. Las cuotas se han calculado aplicando los porcentajes correspondientes dependiendo de si se trata de funcionarios, interinos, policía local, bomberos, personal laboral fijo, personal laboral temporal, personal laboral a tiempo parcial y personal eventual.

En su consecuencia el cálculo de los gastos por el concepto de seguridad social correspondientes a la aplicación presupuestaria 2014/CC100/16000, se han ajustado a la realidad conocida hasta el día de la fecha.'

Con fundamento en los criterios desarrollados en los informes adjuntos del 16 y 18 de diciembre del Servicio Económico Presupuestario, se considera por quien suscribe que no se produce, en los asuntos contemplados, 'ni la omisión de crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la entidad local en virtud de precepto legal', ni 'una manifiesta insuficiencia de crédito inicial' en las Partidas de referencia, a los efectos previstos en las letras b) y c) apartado 2 del artículo 170 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. Ello sin perjuicio de su eventual y adecuada ponderación por la corporación, previo dictamen de la Comisión Informativa de Economía y Hacienda, en el ejercicio de las facultades autoorganizativas y de decisión que la ley atribuye al Pleno municipal.

C. Alegaciones a los trámites en el procedimiento de elaboración.

Escrito 5 que presenta en Joan Ribó Canut, concejal portavoz del Grupo Municipal Compromís en el que se presenta:

Divuitena Reclamació. Que s'elimine la dotació per import de 53.000 euros, que conté l'aplicació pressupostària EF580 33800 48910, en favor de l'entitat Lo Rat Penat i que es destinen com cal a l'Oficina de Traducció Lingüística del nostre Ajuntament.

El Anexo de Subvenciones Nominativas incluye a esta entidad dentro de la aplicación presupuestaria EF580 33800 48910. Dicho anexo relaciona las subvenciones no sujetas a régimen de concurrencia competitiva, en cuanto al régimen de concesión que regula la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, pero no genera derechos ni comporta el otorgamiento de subvención alguna a las entidades allí recogidas, que se materializan, en su caso, en acuerdos específicos.

Dinovenena reclamació. Que s'elimine la dotació pressupostària per import de 25.000 euros en favor del Cabiscol Metropolità de València, que conté l'aplicació pressupostària EF 580 33800 48910.

El Anexo de Subvenciones Nominativas incluye a esta entidad dentro de la aplicación presupuestaria EF580 33800 48910. Dicho Anexo relaciona las subvenciones no sujetas a régimen de concurrencia competitiva, en cuanto al régimen de concesión que regula la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, pero no genera derechos ni comporta el otorgamiento de subvención alguna a las entidades allí recogidas, que se materializan, en su caso, en acuerdos específicos.

Con fundamento en los criterios desarrollados en el adjunto informe del Servicio Económico Presupuestario del 16 de diciembre , se considera por quien suscribe que no se produce, en los asuntos contemplados, 'ni la omisión de crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la entidad local en virtud de precepto legal', ni 'una manifiesta insuficiencia de crédito inicial' en las Partidas de referencia, a los efectos previstos en las letras b) y c) apartado 2 del artículo 170 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo. Ello sin perjuicio de su eventual y adecuada ponderación por la corporación, de conformidad con el dictamen de la Comisión

Informativa de Economía y Hacienda, en el ejercicio de las facultades autoorganizativas y de decisión que la ley atribuye al Pleno municipal.

D. Alegaciones al presupuesto de ingresos.

Escrito nº 8 presentado por D. Pedro Miguel Sánchez Marco, en su nombre y en el del Grupo Municipal Socialista, solicitando la inclusión en el presupuesto de los ingresos .del IBI por los inmuebles de las confesiones religiosas no vinculados al culto. Incrementar la partida el capítulo 1 ‘Impuestos directos’, en su partida 113 ‘Impuesto sobre Bienes Inmuebles de naturaleza urbana’ en 850.000 euros, por estos ingresos.

La Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin ánimo de lucre establece en el artículo 15.2 la exención del IBI de lo bienes de los que sean titulares estas entidades, salvo los afectos a explotaciones económicas del Impuesto de Sociedades. La disposición adicional novena de esta Ley, regula el régimen tributario Iglesia católica y otras iglesias, confesiones y comunidades religiosas.

8.2. Ingresos pendientes de diversos agentes urbanizadores.

Incrementar el capítulo 5 ‘Ingresos patrimoniales’ en 18.000.000 de euros

Se refiere esta alegación a los ingresos de que debían aportar los ‘agentes urbanizadores’ de los sectores Camí de Grau, Camino de Moncada, Patraix y Quatre Carreres, por importe de 18.000.000euros, y que ya fue objeto de alegación en el presupuesto anterior.

Hasta la fecha se han contabilizado en conceptos no presupuestarios 1.104.750,00 euros ingresados por el agente urbanizador del PAI UE-2 Sector NPR 7 Quatre Carreres, y 601.012,10 euros, ingresados por el Agente Urbanizador del PAI PRR-9 Patraix, a incorporar en el presupuesto una vez se precise por la corporación el destino de los mismos en coherencia con su naturaleza de financiación afectada.

En 7 de diciembre de 2012 la Junta de Gobierno Local adoptó el acuerdo de incorporar a presupuesto el ingreso de 300.506,05 euros, realizado por el agente

urbanizador de la UE PRR-9 Patraix mediante la 31ª Modificación de créditos generados por ingresos.

8.3. Ingresos pendientes del PAI de Malilla.

Incrementar el capítulo 5 ‘Ingresos patrimoniales’ en 3.122.149 euros.

El Ayuntamiento Pleno el 26 de febrero de 2010 adoptó el acuerdo de fraccionar el ingreso de 3.122.149,56 euros a realizar por el agente urbanizador del PAI Malilla Norte en tantos ingresos de idéntica cuantía como cuotas de urbanización se giren, no habiéndose producido hasta la fecha esa circunstancia.

8.4. Ingresos por venta de aparcamientos en subsuelo público.

Incrementar el capítulo 6 ‘Enajenación de inversiones reales’ en 6.000.000 euros.

Los conceptos 39952 Canon concesiones aparcamientos fincas privadas y 54100 Rentas fincas urbanas, del presupuesto 2013, recogen los ingresos derivados de concesiones constituidas por el aprovechamiento de subsuelo público o que deviene en bien patrimonial, en aparcamientos privados.

8.5. Ingresos por venta de 15 viviendas de Marqués de San Juan en PMS.

Incrementar el capítulo 6 ‘Enajenación de inversiones reales’ en 1.860.000 euros.

Las viviendas de la c/ Marqués de San Juan a que se refiere la alegación fueron en su día adjudicadas y tras renunciar parte de los adquirentes a su adjudicación, fueron objeto de nuevas adjudicaciones con el mismo resultado. La última adjudicación de viviendas se realizó el pasado 13 de julio, no existiendo a la fecha constancia de que se haya formalizado la adquisición de las viviendas adjudicadas, conforme a las Normas de Adjudicación.

8.6. Ingresos pendientes de la Generalitat Valenciana por rehabilitación de la plaza Redonda. Incrementar el capítulo 7 ‘Transferencias de capital’, concepto 750, en

571.502 euros, dado que la Generalitat Valenciana ha recibido estos fondos del Ministerio de Vivienda.

En cuanto a los ingresos por el Convenio entre la Generalitat Valenciana, el Ministerio de la Vivienda y el Ayuntamiento de Valencia del año 2007 cabe señalar que en el mismo – Addenda de 26 de febrero de 2010- no se atribuye al Ayuntamiento la gestión de su objeto, por lo que no tiene reflejo en su presupuesto las aportaciones previstas.

No consta la existencia de aportación o compromiso firme de aportación al Ayuntamiento de la subvención que menciona el escrito en orden a su inclusión en el presupuesto municipal

No se prevé el contenido de estas reclamaciones dentro de los supuestos previstos en el artículo 170.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, si bien, considerando que hacen referencia a la falta de previsión de determinados ingresos, se recogen en el informe del Servicio Económico Financiero aquellas aplicaciones presupuestarias en las que los mismos, en su caso, están contemplados así como su reflejo en Conceptos no Presupuestarios, a la espera de su aplicación a la vista de su naturaleza de ingreso afectado.

En consideración a lo expuesto, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Primero. Quedar enterada la Corporación de las peticiones presentadas por D. *****, D. *****, D. *****, D. Pedro Miguel Sánchez Marco, D. Joan Ribó Canut, D. *****, D^a Rosa Albert Berlanga, D. *****, D^a ***** y D. *****, relativas a la aprobación inicial del Presupuesto General de la Corporación para 2014 y calificarlas como tales, por no reunir los requisitos del art. 170.2 del TRLHL.

Segundo. Desestimar las reclamaciones presentadas al acuerdo de aprobación inicial del Presupuesto 2014 contenidas en el apartado II A, II B, II C y II D del informe del Órgano de Gestión Presupuestaria y Contable, a tenor de lo dispuesto en los arts.

169 y 170 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y disposiciones concordantes y, en consecuencia con la anterior:

Tercero. Aprobar con carácter definitivo el Presupuesto General Municipal y la Plantilla de Personal 2014 sin modificación alguna respecto al Presupuesto y Plantilla inicialmente aprobados por acuerdo del Pleno municipal de fecha 22 de noviembre de 2013.”

16.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo que propone aprobar la 6ª Relación de expedientes de reconocimiento extrajudicial de créditos y obligaciones de 2013. Asimismo, se da cuenta de una enmienda de adición suscrita por el Teniente de Alcalde delegado de Hacienda, Presupuestos y Política Tributaria y Fiscal, del siguiente tenor:

“Remitida la sexta relación de Reconocimientos Extrajudiciales de Crédito y Obligación de 2013 a la Comisión Informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, y habiéndose recibido con posterioridad un expediente de Servicios Centrales Técnicos para su aprobación por el Pleno del día 27 de diciembre de 2013, se presenta addenda de adición por importe de 2.053.888,34 €, correspondientes a los suministros de electricidad, de centros docentes, de julio, octubre y noviembre de 2013, por importe de 268.015,14 €; y de alumbrado público, de julio, octubre y noviembre de 2013, por importe de 1.170.836,28 €; y de alumbrado dependencias, de julio y noviembre de 2013, por importe de 615.036,92 €.”

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, el Sr. Ribó manifiesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Per manifestar que anem a votar que no a aquest crèdit extrajudicial, un crèdit d'aquest tipus es planteja o perquè s'ha fet el Pressupost a la baixa per sota del cost del

servei, perquè s'ha gastat més d'allò que és previsible o perquè hi ha un cert descontrol en el Servei corresponent; qualsevol de les tres coses pot ser.

En este crèdit ens crida l'atenció que hi ha 440.000 euros que van al SerTIC, em sembla una quantitat important sobretot per un servei que s'utilitza diàriament i perquè no entenem molt bé este desviament.

Però el que més ens crida l'atenció, exceptuant l'addenda de què després en parlaré, són els 583.000 euros que es va a pagar per la retirada dels vehicles del carrer a la UTE Servicleop-Cleop. La contracta diu clarament que cada servei de recollida de vehicles quan es paga estos diners s'han de reingressar a l'Ajuntament automàticament. Si l'empresa ha complit amb el contracte aquestos diners haurien d'estar en l'Ajuntament. Per què no estan? On estan? Per què els hem de reintegrar? Nosaltres pensem que és un exemple claríssim de com les contractes no són precisament una solució econòmica per als valencians, són millor dit una ruïna econòmica per als valencians.

Aquest servei a la majoria dels ajuntaments els dona beneficis. Avui ens ha costat esta quantitat i ens agradaria saber ja que no s'ha complit açò almenys durant 9 mesos, ens podrien explicar què passa amb esta contracta? Ens podrien explicar per què no s'ha controlat una empresa que ni paga a l'Ajuntament, ni paga a la Seguretat Social, ni paga als seus treballadors a vegades? Estem a punt de donar la concessió, m'acabe d'enterar que ha hagut una pròrroga fins a març crec que és. Però també de què ja tenim 2.000.000 euros del pressupost de l'any que vé estacats per aquesta concessió, per aquest servei. És una ruïna, ho volem dir amb molta claredat. El que per a la majoria dels ajuntaments és un negoci, aquest servei és una ruïna i ens sembla terriblement preocupant que no es resolga d'una vegada per totes i es prorrogue amb problemes i contraproblemes, denúncies i més denúncies. S'han fet molt malament les coses en este tema.

I l'última guinda són 2.050.000 euros per a llum. Nosaltres en estos moments hauríem de refer els càlculs, però estem segurs que ja tenim un lloc en el mapa de ser els més malgastadors de llum de pràcticament tota Espanya –per suposat, per càpita- i farà

falta... Sí, Sra. Barberà, quan vulga mirem les dades; les he mirades fa poquet. He mirat els Pressupostos de 2013 i de 2014. Mire-ho i compare, compare els resultats per càpita i veurà el desastre de despesa de la llum en aquesta ciutat; compare-ho, moleste's perquè és molt fàcil. No, no estic obsessionat; estic preocupat pels milions d'euros que estem gastant ací, molt per damunt de qualsevol ciutat. I ens sembla important arreglar aquesta situació perquè després no hi ha diners per exemple per a netejar la ciutat. Els estem malgastant en contractes, els estem malgastant en aquest servei. Comparen, invite a qualsevol que mire els grans municipis espanyols i compare el consum el kWh o en euros per càpita i mire el que costa en esta ciutat. Compare-ho i veuran d'on es poden treure bastants milions d'euros a l'any només comportant-nos com la mitjana de l'Estat espanyol.

Gràcies.”

El Sr. Sánchez expone:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

El Grupo Socialista va a votar a favor porque consideramos que es responsable, también consideramos responsable votar en contra de sus Presupuestos porque no ayudan mucho al futuro de los valencianos. Lo importante es que cobren los proveedores, obviamente.

Como siempre, ustedes terminan el año con la Navidad y una nueva relación de facturas para legalizar el pago. Esta es la sexta relación de facturas, que suman ya un poco más de cuatro millones de euros con la addenda de hoy de última hora, algunas del 2007. Es verdad que el año pasado sólo hicieron ocho relaciones de facturas y éste sólo seis, y eso que iban a ir limpiando las facturas e iban a arreglar su gestión. Sumadas las seis relaciones de facturas de este año ya son casi 53 millones de euros, si sumamos desde el 2011 serían más de 300 millones de euros y si sumáramos desde el 2006 serían más de 653 millones de euros pagados por este sistema excepcional de pago. Como siempre, lo criticable en esto es que es un sistema de pago excepcional que el equipo de gobierno de la alcaldesa lo ha convertido en habitual, pero sigue siendo excepcional. Es decir, se hacen mal las cosas y luego se tienen que arreglar; eso continuamente.

Y ese es el problema, si ahora tienen que meter dos millones más de facturas en la luz es porque habían hecho mal el Presupuesto del año pasado. Responsable fue que nosotros votáramos en contra porque ya les dijimos que se iban a equivocar, como se ha demostrado ahora mismo. Con lo cual, el hacer mal las cosas y el tener que arreglarlas es un problema que ustedes tienen que resolver. En el 2013, por ejemplo, han pagado más de 600 facturas atrasadas de años anteriores; ese también es un vicio de la gestión de la Sra. Alcaldesa.

Hasta el síndic de Comptes se lo ha avisado, a ver si hacen ustedes un poco de caso. Les ha dicho: *‘Los reconocimientos extrajudiciales de crédito y obligaciones se están convirtiendo en una forma normal de pago cuando la ley dice que es un método excepcional’*. Y el mismo síndic lo atribuía a la falta de control interno y a las decisiones políticas inadecuadas. Lo que le sugiero es una cosa, Sra. Alcaldesa. Si ustedes no han hecho la carta a los Reyes Magos, deberían incluir dos cosas: que les manden todos los informes de la Sindicatura de Cuentas para leerse los y aparte que les den un cargamento de más control interno y de decisiones políticas adecuadas. Porque esto sí que sería un buen regalo para los valencianos: más control y más sentido común por su parte.

Muchas gracias.”

El Sr. Senent, cerrando el primer turno de intervenciones, dice:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Simplemente corregirle, Sr. Ribó, que no son dos millones para el año 2014. Los dos millones están en el presupuesto del 2013 y es simplemente un ahorro que ha tenido el Ayuntamiento con respecto a lo que es la Seguridad Social. Por lo tanto, esos dos millones en la addenda que aquí se ha dicho se destinan a pago de... Por cierto, Sr. Calabuig, no son como dicen ustedes de facturas de otros años. Las facturas de la luz resulta que son de julio, octubre y noviembre de 2013. Da la casualidad que es la primera vez que llevamos facturas del mes de octubre y noviembre pagadas ya en el mes de diciembre, algo de buena gestión sí que tiene eso con respecto a otros años. No

me digan ustedes, es su manera, de años anteriores porque lo que llevamos que son 2.070.000 euros son de julio, octubre y noviembre del 2013.

Respecto a lo del EMTRE que han hablado ustedes aquí, resulta que entró en este Ayuntamiento el 18 de octubre de 2013 y es una revisión de precios presentada por el EMTRE a este Ayuntamiento, por eso se lleva ahora a reconocimiento extrajudicial de créditos.

Pienso que cuando estamos hablando de las medidas y del síndic de Comptes, algo hemos hecho, Sr. Sánchez. Porque en el año 2012 hicimos ocho reconocimientos extrajudiciales de crédito por un total de 123 millones de euros y en el 2013 hemos hecho sólo seis reconocimientos por un total de 52 millones, prácticamente más de la mitad. Por lo tanto, sí que hemos intentado ajustar más en este caso y pagar las facturas que se deben. Y respecto a la entrada de esas facturas, cuando entran en Hacienda –aquí está las fechas en esa relación- es cuando se estudia, se fiscaliza y se paga.

Nada más y muchas gracias.”

El Sr. Ribó alega:

“Gràcies.

Sr. Senent, li agrairia que m’explicara només una cosa la qual no ha fet referència: és el tema de la grua. Com és possible que un servei que ha d’aportar diàriament els recursos a l’Ajuntament i que sabem que fa temps que no els aporta haja tingut eixe nivell de descontrol, per part seu o del servei. Com és possible la situació en què ens trobem? Perquè tampoc m’ha parlat del 1.950.000 euros –no ho he vist, m’ho han dit, igual n’hi ha algun error- que vostés del Pressupost del 2014 ja van a dedicar a este servei de grua; concretament, en una proposta de la JGL. No ho he vist jo personalment. Aleshores, serà un error del meu assessor; ho retire.

De totes maneres sí que vull que m’explique què està passant amb este servei perquè considere que és escandalós. Eixe servei no li costa diners a l’Ajuntament, com és possible que ens coste aquestes quantitats en esta ciutat? Com és possible que hi haja

eixe nivell de descontrol que té aquesta empresa, que té contenciosos amb la Seguretat Social, contenciosos amb els treballadors, contenciosos amb l'Ajuntament? Què està passant? Què passa, que aquí les contractes se'ls hi signa el contracte i ja fa el que els hi dóna la gana o què està passant? Perquè aquí hi havia un acord molt clar de què totes les multes que paguen els ciutadans han de revertir diàriament a l'Ajuntament? Què està passant ací? M'ho pot explicar, per favor?

Gràcies.”

El Sr. Sánchez añade:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Tres puntualizaciones rápidamente. No diga cosas que yo no he dicho. Yo no he dicho que esos dos millones de luz fueran de facturas del año pasado, son facturas de este año. Pero me da la razón, si han tenido que pagarlas por este sistema estaban mal presupuestadas en el 2013; así de claro. Me da la razón, gracias.

Luego, acepto sus clases pero tampoco nos cuente milongas. Si ustedes tienen que pagar por este sistema es porque en términos modernos se han pulido toda la partida correspondiente y han tenido que sacar dinero de otras partidas para pagarles la luz. No explique las cosas a medias, expl quelas bien. Insisto, me da la razón, estaban mal presupuestadas.

Y no haga referencias al síndic de Comptes como si fuera uno que venimos aquí y lo invitamos a que vea cómo nos movemos. El síndic tiene unas competencias -que se lo puede explicar el Sr. Crespo, experto el derecho- que tiene el control de las cuentas de las instituciones de la Comunidad Valenciana. Alguna importancia tendrán sus opiniones cuando hace referencia a las cuentas de este Ayuntamiento.

Gracias.”

El Sr. Senent manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Sr. Ribó, el que aparezca como dice aquí la relación del expediente el reconocimiento extrajudicial de crédito de la empresa UTE Servicleop-Cleop por 583.000 euros, efectivamente ha sido fiscalizado pero eso no quiere decir que se pague ya. Hay un litigio por parte de este Ayuntamiento contra la empresa UTE Servicleop-Cleop, que es la que lleva la grúa, y por lo tanto estamos en ese proceso. Técnicamente no sé más de ese proceso, lo que sí que sé es que o el litigio queda claro y la empresa UTE Servicleop-Cleop aporta el dinero que debe al Ayuntamiento por el servicio de la grúa o este Ayuntamiento no paga ni un euro. Lo he dicho en una reunión y lo vuelvo a repetir aquí. Es lo que hay, el litigio por los Servicios jurídicos y los otros Servicios económicos de este Ayuntamiento verán y decidirán cuál es la situación. Pero este ayuntamiento no le va a pagar a esta UTE hasta que no quede claro ese litigio.

Con respecto al Sr. Sánchez, lo único que digo es que ustedes han dicho en su rueda de prensa –el Sr. Calabuig- que eran para pagar facturas de años anteriores y repito que las facturas son de julio, octubre y noviembre de 2013, no de 2010, 2011 o 2012. Además, en la relación de expedientes de reconocimiento de crédito extrajudicial hay una primera columna en donde dice cuál es la fecha de entrada en el Servicio Económico-Presupuestario y a partir de esa fecha es cuando se inicia todo el proceso; eso es lo que estamos haciendo. Y este dinero se va a pagar con cargo al Presupuesto del 2013, no del 2014; que quede bien claro.

Nada más, Sra. Alcaldesa.”

Finalizado el debate y sometido a votación el dictamen con la enmienda de adición incorporada, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 28 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Popular y Socialista; votan en contra los/las 5 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos *Compromís* y EUPV.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“Vista la moción impulsora, el informe del Servicio Económico Presupuestario, la relación de documentos de obligación que se eleva al Pleno, los expedientes adjuntos de los servicios gestores del gasto donde constan informes y documentos justificantes de la prestación del servicio y/o suministro, así como la

fiscalización favorable por la Intervención General del Ayuntamiento de Valencia (IGAV), y considerando:

Que es competencia del Pleno aprobar los reconocimientos extrajudiciales de crédito, de acuerdo con el artículo 123.1 h) y p) de la LRBRL.

Que las obligaciones que se reconocen para la imputación al Presupuesto corriente corresponden a gastos efectuados en ejercicios anteriores no comprendidos en los supuestos previstos en el artículo 176.2 del TRLRHL, así como los realizados en el propio ejercicio sin cobertura presupuestaria.

Y lo establecido en la Base 37ª.4 Competencia del Reconocimiento de la Obligación, del presupuesto municipal.

En consecuencia, de acuerdo con el artículo 123.1 h) y p) de la LRBRL, el artículo 176.2 del TRLRHL y la Base 37ª.4 Competencia del Reconocimiento de la Obligación, del Presupuesto municipal, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, y con la enmienda de adición al mismo suscrita por el delegado de Hacienda, Presupuestos y Política Tributaria y Fiscal, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Único. Aprobar la sexta relación de expedientes de reconocimientos extrajudiciales de crédito por las indemnizaciones sustitutivas 2013, por un importe total de 4.183.761,53 €, equivalente a los importes de las certificaciones o facturas, a favor de los titulares de la relación, que comienza en el nº 1 con el expediente 00203-2013-19 del servicio de Relaciones Internacionales, por un importe de 12.269,64 €, y termina con el nº 29 correspondiente al expediente 1201-2013-308 del servicio de Servicios Centrales Técnicos por un importe de 2.053.888,34 €.”

La relación es la siguiente:

6ª RELACION DE EXPEDIENTES DE RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CREDITOS Y OBLIGACIONES 2013
- CON ADDENDA AL PLENO DEL 27/12/2013 -

FECHA		COBERT. INDICATIVA					FECHA	NUM.FRA			IMPORTE	IMPORTE	IMPORTE
ENT. SEP	Nº EXPTE.	ORG	PROGR	ECON.	SERV.	FACTURA	AYTO.	CONCEPTO	PROVEEDOR	GTO. CR RTE.	RTE./CONOP	G.INVERS.	
04-10-13	1	203-13-19	AH840	92210	22799	REL.INTERN.	21-03-11	2013017318	EQUIPAM.AUDIOVISUAL FALLAS DE 2011	RESPIRA VIDEO SL	12.269,64		
14-10-13	2	2801-13-833	FJ300	16600	22700	R.SOL.Y LIM	07-01-13	2013000520	CERT.NOV.2012 (2ª PARTE) -PAPELERA	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	13.720,01		
14-10-13	2	2801-13-833	FJ300	16600	22700	R.SOL.Y LIM	28-12-12	2013000524	CERT.DIC.2012 -PAPELERAS-	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	36.015,02		
18-10-13	3	2801-11-272	FJ300	16201	46400	R.SOL.Y LIM	23-04-12	2013019662	REV.PRE.TTO.RES.VOLUM.2006-2010 1ª PARTE	EMTRE	336.833,07		
18-10-13	4	5302-13-520	GY510	93300	20200	PATR-.VIV.	01-09-13	2013017957	ALQ. MAR.13 LOCALES ANTIGA S.SENENT 8	AUMSA	7.753,07		
18-10-13	4	5302-13-520	GY510	93300	20200	PATR-.VIV.	01-09-13	2013017958	ALQ ABR.13 LOCALES ANTIGA S.SENENT	AUMSA	7.753,07		
18-10-13	4	5302-13-520	GY510	93300	20200	PATR-.VIV.	01-09-13	2013017959	ALQ. MAY.13 LOCALES ANTIGA S.SENENT 8	AUMSA	7.753,07		
18-10-13	4	5302-13-520	GY510	93300	20200	PATR-.VIV.	01-09-13	2013017960	ALQ.JUN.13 LOCALES ANTIGA S.SENENT	AUMSA	7.753,07		
18-10-13	4	5302-13-520	GY510	93300	20200	PATR-.VIV.	01-09-13	2013017968	ALQ.JUL.13 LOCALES ANTIGA S.SENENT	AUMSA	7.753,07		
22-10-13	5	2801-13-834	FJ300	16200	22700	R.SOL.Y LIM	30-01-13	2013003104	CERT.ENE.2013 -PAPELERAS-	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	36.015,02		
22-10-13	5	2801-13-834	FJ300	16200	22700	R.SOL.Y LIM	28-02-13	2013004989	CERT.FEBR.2013 -PAPELERAS-	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	36.015,02		
22-10-13	5	2801-13-834	FJ300	16200	22700	R.SOL.Y LIM	28-03-13	2013006427	CERT.MAR.2013 -PAPELERAS-	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	36.015,02		
22-10-13	5	2801-13-834	FJ300	16200	22700	R.SOL.Y LIM	30-04-13	2013008464	CERT.ABR.2013 -PAPELERAS-	PLASTIC OMNIUM SIST.URBANOS SA	36.015,02		
29-10-13	6	1201-13-226	CD110	92060	22104	S.C.T.	23-04-12	2012016291	UNIFORMIDAD BOMBEROS	EL CORTE INGLES, S.A.	82,04		
29-10-13	6	1201-13-226	HG520	43100	22700	S.C.T.	31-12-12	2013018013	CERT.DIC.2012 LIMP.INT.MDOS.MPLES.K703	INITIAL FACILITIES SERVICES, S.A.	33.424,92		
29-10-13	6	1201-13-226	CD110	92060	20300	S.C.T.	02-09-13	2013018024	ALQUILER FOTOC.OCE/DICBRE/2012	OCE ESPAÑA SA	3.119,34		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007205	IBI 2012 VIV. ALQ.NOVA 1-2 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	413,32		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007207	IBI 2012 VIV. ALQ.NOVA 1-4 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	413,32		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007208	IBI 2012 VIV. ALQ.NOVA 1 32 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	413,32		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007209	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 3-3 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	357,97		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007210	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 3-6 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	413,32		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007211	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 3-7 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	409,64		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007216	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 3-9 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	405,94		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007218	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 5-2 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	332,14		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007219	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 5-6 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	332,14		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007220	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 5-13 (CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	402,26		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007221	IBI 2012 VIV. ALQ. NOVA 5-21(CHIRIVELLA)	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	332,14		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007223	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-1	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007225	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-3	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00		
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007228	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-5	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00		

29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007230	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-7	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007232	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-9	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007233	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 13-11	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007235	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-2	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,96	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007238	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-4	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007241	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-6	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007243	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-8	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007244	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-10	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007245	IBI 2012 VIV. BARRIO SAN JOSE 15-12	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	57,71	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007264	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 1	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	57,71	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007265	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 3	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007266	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 4	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007267	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 5	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007268	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 6	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007269	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 7	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007270	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 8	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007271	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 9	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	54,31	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007272	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 10	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007273	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 11	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	57,71	
29-10-13	7	5302-13-524	GY510	93300	22502	PATR-.VIV.	28-02-13	2013007274	IBI 2012 VIV. C/ DE LA SOLIDARITAT 12	DIPUTACION PROVINCIAL VALENCIA	28,00	
13-11-13	8	2902-11-595 2101-13- 1332	HF650	24100	62300	EMPLEO	01-07-13	2013013380	F.560004615 20%ASCENS. MDO.CASTILLA	FAIN ASCENSORES, S.A.		3.028,22
14-11-13	9	2101-13- 1332	EE280	32301	22699	EDUCACION	26-07-11	2013012927	AUTOCARES BANDA SINFONICA Y CORAL	VIAJES VACANça S.A.	1.486,00	
14-11-13	9		EE280	32301	22199	EDUCACION	16-07-12	2013015810	MATERIAL PAPELERIA	EL CORTE INGLES, S.A.	750,00	
15-11-13	10	5303-13-176	GY510	93300	22604	PATRIMONIO	18-10-12	2013021618	MINUTA REGISTRO PROPIEDAD 10	*****	124,10	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	21600	SERTIC	26-12-12	2012030883	MTO.EQUIPOS INFORMAT.1-08/31-12-12	T-SYSTEMS ITC IBERIA S.A.U.	111.351,22	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	21900	SERTIC	09-01-13	2013009773	MTO.SOFTW.UPDATE-NOV./DIC.2012	ORACLE IBERICA SRL	1.208,01	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	21900	SERTIC	14-05-13	2013010432	INCR.3 PTOS IVA 2012,CTO.MTO.FORTINET	NEXTIRAONE ESPAÑA, S.L.	314,52	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	21900	SERTIC	14-06-13	2013011417	MTO.SOFTW.ORACLE DAT.25-11/31-12-12	ORACLE IBERICA SRL	1.834,59	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	22706	SERTIC	26-07-13	2013017194	CONV.SERV.PAGO TELEM.ADMON PUBLICA	ENT.PUBLICA EMPRESARIAL RED.ES	8.481,50	
22-11-13	11	801-13-118	HI080	92040	22706	SERTIC	03-10-13	2013020289	AT.PLATAF.COMPUT.ALTO NIVEL EN LOS	SPEC.COMPUTER C.SOLUTIONS,SL	32.277,96	
22-11-13	12	1201-13-263	CD110	92060	21500	S.C.T.	01-12-12	2013002430	LECT.COPIADORA PLANOS NOV./12	XEROX ESP.THE DOC.COMPANY SAU	17,57	
22-11-13	12	1201-13-263	HG520	43100	22700	S.C.T.	31-03-12	2013021564	CERT.MAR.12 LIMP.MERCADOS MIPALES.	INITIAL FACILITIES SERVICES, S.A.	38.998,74	
28-11-13	13	3001-11-225	GC320	15100	64000	PLANEAM.	07-11-12	2012025449	ELEM.2ºORD.FICHAS CATALOGO ALBUFERA	*****		3.539,25
28-11-13	14	3001-12-116	GC320	15100	64000	PLANEAM.	18-09-12	2012023129	EST.INTEGR.PAISAJISTICA PTA.SERRANOS	*****		3.267,00
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-08-13	2013020167	SERV.VIG.C-MUSEO BL.IBAÑEZ AGO.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.809,63	
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-08-13	2013020171	SERV.VIG.PALACIO CERVELLO AGO.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.809,63	
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-08-13	2013020292	SERV.VIG.MUSEO HISTORIA VCIA.AGO.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	9.459,62	

28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-08-13	2013020173	SERV.VIG.MUSEO C.NATURALES AGO.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	10.057,67
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-08-13	2013020175	SERV.VIG.C.ARQUEO.L'ALMOINA AGO.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	10.446,08
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020509	SERV.SEG.C-M.BL.IBAÑEZ SEPT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.308,88
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020510	SERV.SEG.PALACIO CERVELLÓ SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.308,88
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020511	SERV.SEG.MUSEO HISTORIA VAL.SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	9.149,15
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020512	SERV.SEG.MUSEO C.NATURALES SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	9.912,25
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020513	SERV.SEG.C.ARQUEO.L'ALMOINA SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	10.300,66
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020514	SERV.SEG.MUSEO CIUDAD SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	5.792,34
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	30-09-13	2013020515	SERV.SEG.C-MUSEO BENLLIURE SEP.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	4.600,54
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-10-13	2013022725	SERV.VIG.MUSEO CIUDAD OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	5.868,68
28-11-13	15	2001-13-292	ED250	33600	22701	PATR.HCO.	31-10-13	2013022726	SERV.VIG.C-MUSEO BENLLIURE OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	4.710,94
10-12-13	16	1201-13-277	CD110	92060	22104	S.C.T.	30-11-12	2012028141	CONTR. UNIFORMIDAD G/12-39	ITURRI, S.A.	268,68
10-12-13	16	1201-13-277	CD110	92060	22104	S.C.T.	30-11-12	2012028142	CONTR. UNIFORMIDAD G/12-66	ITURRI, S.A.	132,93
10-12-13	16	1201-13-277	CD110	92060	22104	S.C.T.	11-12-12	2012029294	CONTR. UNIFORMIDAD 63/12	*****	79,64
10-12-13	16	1201-13-277	CD110	92060	21500	S.C.T.	03-12-12	2012029944	CONTR. MANT.FOT. NOVBRE/12	OCE ESPAÑA SA, ITURRI SA, Y OTRO	3.346,35
10-12-13	17	3501-13-987	HN360	15110	22001	LIC.URBAN.	11-01-13	2013022652	ADQ. LIBROS GESTIÓN MPAL PATRIMONIO	WOLTERS KLUWER ESPAÑA, S.A.	2.240,06
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	31-07-07	2013013281	SR.OLMOS REC. 2/1149/01 CAS 8567/03	*****	876,30
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	29-05-10	2013013308	SR.OLMOS DER.Y SUPL.REC.2-353-01,C99	*****	469,00
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	29-05-10	2013013274	SR.OLMOS DER.Y SUPL.REC 1/771/02 CAS	*****	1.329,79
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	29-05-10	2013013299	SR.OLMOS DER.Y SUPL.J.ORD.22/1046/02;C	*****	507,81
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013295	SR.OLMOS R.2/497/02, C. 10761/04 (CONF.	*****	419,36
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013310	OLMOS J.O.147/05 J.6 CONF.SRA.GENOVÉS	*****	735,11
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013303	SR.OLMOS DER.Y SUPL. REC.2/1613/05;	*****	924,52
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013293	SR.OLMOS DER.Y SUPL.REC.2-278-02 CAS.9	*****	419,20
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013272	SR.OLMOS DER.Y SUPL.REC.2-465-03,CAS.3	*****	2.071,63
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	16-06-11	2013013316	OLMOS. J.O 1044/05 JUZ 1ª INS22 CONF.SRA	*****	2.489,72
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	27-06-12	2013013328	SR.OLMOS R.3/1608/03 C.4595/09 (SR.GUAL)	*****	16.132,13
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	25-07-12	2013013330	SR.OLMOS R.3/1868/04 C.5500/09 (SR.GUAL) SR.OLMOS R 1/928/06 C.6569/09	*****	1.573,81
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	27-07-12	2013013252	SR.CARBONELL	*****	3.205,68
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	06-09-12	2013013320	SR.OLMOS R.3/634/04 C.1746/09 (SR.GUAL)	*****	1.611,78
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	07-11-12	2013013341	SR.OLMOS R.2/1271/06 C.3393/09 (SR.GUAL) OLMOS R.2/1382/06 C.5160/2009 (SR. GUAL)	*****	2.562,14
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	14-11-12	2013013343	(DERE OLMOS R.2/1717/07 C.131/2010 (SR. GUAL)	*****	34.193,65
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	26-11-12	2013013332	(DEREC	*****	17.016,11
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	11-12-12	2013002540	SR.OLMOS, R. 4/290/09 C.3580/10 (CONF.	*****	491,35
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	12-12-12	2013013349	SR.OLMOS R.3/1127/05 C.621/10 (SR. GUAL) OLMOS R. 3/1286/05 C.504/2010 (SR. GUAL)	*****	1.605,53
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	26-12-12	2013013344	(DERE	*****	3.065,30

13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	07-05-12	2013013334	OLMOS R.2/1460/06 C.1963/09 (SR. GUAL) (DERECH	*****	1.329,18	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	03-04-13	2013013321	OLMOS R.3/1446/05 C.2404/10 (SR.GUAL) OLMOS R.3/1258/05 CAS. 2910/10 (SR. GUAL)	*****	1.631,80	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	05-04-13	2013013324	(DER	*****	1.285,56	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	17-06-13	2013013250	OLMOS REV.20/09, R.1/3096/07SR.Sánchez-TA	*****	1.404,62	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	08-05-13	2013013300	OLMOS. P.O 814/06 SEC.2ª CONF.SR. MONER	*****	135,16	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	06-05-13	2013013305	OLMOS. J.O 1197/09 JUZ 1ª INS12 CONF.SRA	*****	693,76	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	29-01-13	2013013263	OLMOS. R.4/108/09 C.2821/10 (SR. RODAS)	*****	486,30	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	24-10-12	2013005032	HONOR.PROCUR.QUERELLA S.2ª 20308/11	SORRIBES PROCURADORES S.C.PROFESIONAL SORRIBES	242,00	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	24-10-12	2013005031	HONOR.PROCUR. 4/174/2010, CAS.3/154/20	SORRIBES PROCURADORES S.C.PROFESIONAL SORRIBES	484,00	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	11-06-13	2013013982	COSTAS C. 621/10 R. 3/1127/05 SR. GUAL	TRIBUNAL SUPREMO SALA TERCERA	4.142,00	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	27-06-13	2013014001	COSTAS C. 2910/10 R. 3/1258/05 SR. GUAL	TRIBUNAL SUPREMO SALA TERCERA	3.700,00	
13-12-13	18	501-13-363	A.040	92000	22604	S.JURIDICO	05-07-13	2013014023	COSTAS P.O. 4/174/12 (SR. GUAL)	JUZ.CONT.ADMINISTR. Nº 4 VALENCIA	1.815,00	
16-12-13	19	1401-13-300	DE140	13200	62400	POLICIA LOC.	02-07-12	2013001100	VENTA MOTOCICLETA BMW 7994FCC PLV	DOS RODES RENT SL	2.999,01	
16-12-13	20	801-13-122	HI080	92040	64100	SERTIC	30-11-13	2013025217	SOFTWARE PROYECTO PIAE - OCT2013	CAPGEMINI ESPAÑA. SL (S.UNIPERSONAL	42.304,63	
16-12-13	21	3001-11-40	GC320	15100	22699	PLANEAM.	11-09-13	2013017627	EJEC.SENT. 180 JCA 4-P.O.834/2011 GTOS.REPERCUTIDOS ALQ.-LUZ 20-09-12 A 26-	PROARA PROMOT. ARAGONESES SA	44.809,02	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	27-05-13	2013023415	10- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 26-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	258,02	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023416	10-12 A 27-11- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 27-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	311,04	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	27-05-13	2013023417	11-12 A 28-12- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 28-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	359,16	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	27-05-13	2013023418	12-12 A 28-01- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-AGUA 31-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	354,43	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	27-05-13	2013023419	08-12 A 02-11 GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-AGUA 2-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	51,53	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023420	11-2012 A 31-1 GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-AGUA 31-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	67,45	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	17-06-13	2013023421	12-12 A 03-03 GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 28-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	39,68	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	27-05-13	2013023422	01-13 A 22-02- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 22-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	363,61	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023423	02-13 A 26-03- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 26-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	384,30	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023424	03-13 A 23-04- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-LUZ 23-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	255,60	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023425	04-13 A 24-05- GASTOS REPERCUTIDOS ALQUILER-AGUA 03-	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	286,76	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	14-06-13	2013023426	03-13 A 29-04 65% CONSUMO ELECTRICIDAD DEL 24-05-13	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	69,62	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	12-09-13	2013023428	AL 25-06-13 65% CONSUMO ELECTRICIDAD DEL 25-06-13	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	244,66	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	12-09-13	2013023429	AL 24-07-13	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	307,93	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	12-09-13	2013023430	50% CONSUMO AGUA DEL 29-04-13 AL 02-07-13 65% CONSUMO ELECTRICIDAD DEL 24-07-13 A	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	39,68	
16-12-13	22	8001-13-16	FZ910	17202	20200	C. M.AMBIENT.	18-09-13	2013023431	27-08-13	SA MPAL. ACT. URB. VCIA.-AUMSA	403,03	
16-12-13	23	801-13-121	HI080	92040	22706	SERTIC	29-11-13	2013024761	SERV. PARA SIST. INFORMAC.GEOREFERENCI GTOS. REUNIÓN ROMA PY.DIAMOND	NUNSYS SL EUROPEAN C.CULT.ORG.AND MANAG.	50.820,00	
16-12-13	24	2001-13-299	ED250	33600	22699	P. HIST.CULT.	09-12-13	2013025618	ASUMIDOS ECCOM		804,46	

16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	31-10-13	2013022720	S.VIG.CASA-MUSEO B.IBÁÑEZ OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.775,65		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	31-10-13	2013022721	S.VIGILANC. PALACIO CERVELLÓ OCT 2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.775,65		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	31-10-13	2013022722	S.VIG. MUSEO HIST.VALENCIA OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	9.615,79		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	31-10-13	2013022723	S.VIG..MUSEO CIENCIAS NAT. OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	10.306,13		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	31-10-13	2013022724	S.VIG. CENT.ARQUEOL.ALMOINA OCT.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	10.731,68		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	30-11-13	2013025837	S. SEG. C-M.BLASCO IBÁÑEZ NOV. 2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.342,86		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	30-11-13	2013025838	S. SEGURID.PALACIO CERVELLÓ NOV.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	14.342,86		
16-12-13	25	2001-13-315	ED250	33600	22701	P. HIST.CULT.	30-11-13	2013025841	S.VIG. CASA-MUSEO BENLLIURE NOV.2013	PROSEGUR ESPAÑA S.L.	4.385,05		
16-12-13	26	1401-13-287	DE140	13300	22799	POLICIA LOC.	31-10-12	2013003270	RETIRADA VEHICULOS OCTUBRE 2012	UTE-SERVICLEOP,SL-CLEOP,S.A.	583.382,96		
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	27-05-13	2013010728	SE PROYECTO PIAE - MARZO/2013	CAPGEMINI ESP. SL (S.UNIPERSONAL		29.362,16	
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	27-05-13	2013010729	SW PROYECTO PIAE - ABRIL/2013	CAPGEMINI ESP. SL (S.UNIPERSONAL		35.248,81	
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	09-10-13	2013020858	SOFTWARE PROYECTO PIAE - JULIO/2013	CAPGEMINI ESP. SL (S.UNIPERSONAL		40.551,64	
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	09-10-13	2013020859	SOFTWARE PYTO PIAE - SEPTIEMBRE 2013	CAPGEMINI ESP. SL (S.UNIPERSONAL		38.199,70	
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	09-10-13	2013020860	SOFTWARE PYTO PIAE - AGOSTO/2013	CAPGEMINI ESP. SL (S.UNIPERSONAL		16.967,23	
16-12-13	27	801-13-126	HI080	92040	64100	SERTIC	26-11-13	2013024154	S.INFORMAT. MTTO.CORRECT/EVOLUT.APLICA	GEST.TRIBUTARIA TERRITORIAL, SA		30.390,63	
16-12-13	28	801-13-127	HI080	92040	21900	SERTIC	29-07-13	2013016273	MTTO.SOFTW.APOYO EXPLOT. - 27/01/2013	CA IT MANAG. SOLUT. SPAIN, SLU	9.742,47		
16-12-13	28	801-13-127	HI080	92040	21900	SERTIC	29-07-13	2013016274	MTTO.SOFTW.APOYO EXPLOT. - FEB/2013	CA IT MANAG. SOLUT. SPAIN, SLU	9.742,47		
16-12-13	28	801-13-127	HI080	92040	21900	SERTIC	29-07-13	2013016275	MTTO.SOFTW.APOYO EXPLOT. - MZ/2013 MTTO.SW UNIV.RECORDS	CA IT MANAG. SOLUT. SPAIN, SLU	9.742,47		
16-12-13	28	801-13-127	HI080	92040	21900	SERTIC	17-12-12	2013009606	MANAG.PROC.PERPE. 30-09/30	ORACLE IBERICA SRL	3.917,22		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	31-07-13	2013027203	JUL/2013. ELECTRICIDAD AT ALUMBRADO	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	99.344,01		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	31-07-13	2013027204	JUL/2013. ELECTRICIDAD BT ALUMBRADO	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	226.631,28		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027207	NOV/2013. ELECTRICIDAD AT ALUMBRADO	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	41.375,19		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027208	NOV/2013. ELECTRICIDAD BT ALUMBRADO	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	721.434,67		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027206	NOV/2013. ELECT. BT ALUMBRADO EVENT.	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	5.532,85		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	16500	22100	S.C.T.	31-10-13	2013027205	OCT/2013. ELECT. AT ALUMBRADO PÚBLICO	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	76.518,28		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	32301	22100	S.C.T.	31-07-13	2013027199	JUL/2013. ELECTRICIDAD BT ESCUELAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	22.733,16		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	32301	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027209	NOV/2013. ELECTRICIDAD AT ESCUELAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	16.844,09		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	32301	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027202	NOV/2013. ELECTRICIDAD BT ESCUELAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	97.275,01		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	32301	22100	S.C.T.	31-10-13	2013027200	OCT/2013. ELECTRICIDAD AT ESCUELAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	25.340,15		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	32301	22100	S.C.T.	31-10-13	2013027201	OCT/2013. ELECTRICIDAD BT ESCUELAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	105.822,73		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	92050	22100	S.C.T.	31-07-13	2013027192	JUL/2013. ELECTRICIDAD AT DEPENDENCIAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	259.888,01		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	92050	22100	S.C.T.	31-07-13	2013027195	JUL/2013. ELECTRICIDAD BT DEPENDENCIAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	57.537,73		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	92050	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027198	NOV/2013. ELECTRICIDAD AT DEPENDENCIAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	196.536,59		
26-12-13	29	1201-13-308	CD110	92050	22100	S.C.T.	30-11-13	2013027197	NOV/2013. ELECTRICIDAD BT DEPENDENCIAS	GAS NAT. COMERCIALIZADORA, SA	101.074,59		
TOTAL ...											3.937.903,25	0,00	245.858,28
TOTAL 6ª RELACION REC. CDOTOS/OBLIGACION											4.183.761,53		



EL Nº 3 NO ESTÁ EN LA CUENTA 413 A 13 DE DICIEMBRE

NOTA.- EL Nº 29 DE LA RELACIÓN, CON ADDENDA AL PLENO DE 27 DE DICIEMBRE

17.

Se da cuenta de un dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo que propone aprobar definitivamente la modificación de la Ordenanza Fiscal General, de la Ordenanza Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica y de la Ordenanza Reguladora de las Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamientos especiales constituidos en el Suelo, Vuelo y Subsuelo de Terrenos de Uso Público Municipal; así como la aprobación definitiva de la imposición de las Tasas por Aprovechamiento del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública y su correspondiente ordenanza reguladora.

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, la Sra. Albert manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

El Grupo Municipal EUPV en este punto del orden del día vamos a votar en contra de la Ordenanza Fiscal y de las modificaciones que se incluyen en la misma. Me gustaría argumentarlo porque a diferencia de lo que hicimos en la aprobación provisional en la que nuestro voto fue de abstención, desde EUPV vamos a votar en contra por dos motivos fundamentales.

En primer lugar, en el voto de abstención que planteamos en la aprobación provisional incorporábamos un ruego y es que se tuviera en cuenta las aportaciones, las reclamaciones que desde EUPV ya anunciábamos que íbamos a plantear a la Ordenanza Fiscal. Como suele suceder y es tradición se han rechazado absolutamente todas, ya nos explicará el Sr. Senent en base a qué artículo. Y es que no aprendemos, Sr. Senent. No sabemos cómo articular, cómo presentar nuestras reclamaciones y tendríamos que estudiar un poco más cómo funciona el procedimiento administrativo -me adelanto a su contestación-.

Y en segundo lugar, lo que sea argumento de peso porque entendemos que con esta Ordenanza Fiscal que se nos plantea no vamos a cumplir con dos cuestiones que

para EUPV son fundamentales. Primero, porque entendemos a diferencia suya que el hecho de congelar o subir sólo el IPC no garantiza el bienestar, no garantiza la redistribución de la riqueza y los recursos, y no beneficia a las rentas medias y bajas. Y segundo, entendemos que con la modificación de la Ordenanza Fiscal que vamos a aprobar en unos minutos no garantizamos que este Ayuntamiento obtenga recursos suficientes para hacer frente a la prestación de servicios que como Administración tenemos que cumplir.

A diferencia del año pasado, del 2013, este año los impuestos propios, la capacidad de recaudación propia va a tener más peso que las transferencias que podamos tener de otras Administraciones y eso nos preocupa, creo que hay datos objetivos que fundamentan y mucho nuestra preocupación.

Quisiera acabar reconociendo cuestiones positivas que se incorporan a la Ordenanza Fiscal de este año. En primer lugar, valoramos muy positivamente que se dé la posibilidad de poder fraccionar el pago de los tributos en distintos pagos. También reconocemos y para nosotros es positivo que se haya tenido en cuenta la reclamación planteada por el Grupo Socialista por la cual la cantidad a aplazar se modifica y se hace más fácil para que las rentas bajas puedan hacer frente al pago de los tributos municipales.

Y en segundo lugar, valoramos también positivamente que este año se incorpore por primera vez la tasa a cajeros automáticos. Esperamos que se recaude y no se produzca un efecto contrario que es que los bancos, las entidades financieras de esta ciudad, nos dejen sin servicio de cajeros automáticos en vía pública; también entendemos que no es en todo caso responsabilidad de este Ayuntamiento. Pero los otros dos motivos pesan más.

Y sí que quería finalizar diciendo que independientemente de que se cumpla o no el procedimiento administrativo, creo que este equipo de gobierno algún año tendría que reflexionar y escuchar un poquito más las aportaciones que desde los grupos municipales de la oposición planteamos a cuestiones tan importantes como ésta.

Muchas gracias.”

El Sr. Ribó dice:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Manifestar la nostra satisfacció per la introducció de la nova taxa a les entitats financeres per l'ús de l'espai públic amb caixers automàtics a l'exterior. És una quantitat baixa per caixer automàtic i sobretot és una quantitat poc escalonada segons la zona de la ciutat que ocupa. Però el més significatiu és que València ja té taxes de caixers automàtics i amb aquests recursos l'Ajuntament podrà millorar encara que siga de forma poc perceptible l'atenció als serveis dels ciutadans.

En 2011 demanàrem que es ficara aquesta taxa, que es va estudiar i després es va rebutjar pel poc impacte que suposava. En 2012 la tornàrem a demanar i ara ens alegrem de què l'equip de govern haja canviat d'opinió i l'aprove. Diu la Bíblia que els camins del Senyor són inescrutables, crec que està clar. Però també diu un acudit que tota pedra fa paret i si la pedra s'agafa d'un banc ens dóna una alegria especial en estos moments en què tots sabem que els bancs són uns dels grans responsables de l'actual crisi econòmica que patim i els màxims beneficiaris dels elevats deutes que tots els espanyols estem contraent. Només recordar una data recent: NovaCaixa Galícia ens costarà a tots els espanyols 8.000 milions d'euros. Ja vindrà Bankia.

Gràcies.”

El Sr. Sánchez se expresa en los siguientes términos:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Más de 90.000 valencianos y valencianas parados en el último trimestre, 90.000 ciudadanos que estas navidades tendrán menos recursos, 90.000 valencianos que se merecen todo nuestro empeño y toda nuestra dedicación para que no les falte lo necesario.

Créame, Sra. Alcaldesa. Lo que menos necesitaban esos valencianos era que usted les subiera los impuestos a todos por igual, sin importarle a usted y a los suyos la situación de cada uno. Usted, Sra. Alcaldesa, nos mantiene la subida del IBI el 10%



hasta el 2015; usted, Sra. Alcaldesa, nos subió el año pasado el bonobús más del 6%; nos va a subir en el 2014 la ORA por aparcar en más zonas; nos ha reducido la bonificación por domiciliación de recibos al 2%; nos subió la tasa de la basura de una forma exagerada, una subida injusta y que además ningún valenciano olvida.

En definitiva, en 2014 vamos a pagar 24 millones más por su subida del IBI, por la reducción de la bonificación por recibos domiciliados y también por su subida de tributos en general. Ante tal desmesurado ataque a los valencianos sólo puedo recordar una cosa, Sra. Alcaldesa, los valencianos no son culpables de su despilfarro, deje de atacarnos por la asfixia económica que usted ha provocado. Ni los 90.000 desempleados valencianos ni el resto de los valencianos fuimos quienes nos paseábamos por algún sitio en deportivos descapotables, no somos tampoco quienes inaugurábamos turbios proyectos insostenibles. Sra. Alcaldesa, caprichos de la alcaldesa, deuda de los valencianos. Porque sí somos nosotros, los valencianos, quienes estamos sufriendo su despilfarro, su irresponsabilidad y su ataque a las familias trabajadoras de la ciudad de Valencia. Nos castigan con más impuestos y niegan lo innegable, que ahora tenemos menos en nuestros bolsillos entre otras razones porque usted nos exprime más.

Ante tal desmesurado ataque a los valencianos, nosotros les propusimos unos impuestos más justos, más fáciles y más útiles para crear empleo. Les propusimos bonificaciones para compensar el desequilibrio social que ustedes provocan, bonificaciones sociales en función de las necesidades de los ciudadanos, bonificaciones para familias numerosas y monoparentales, para jubilados con pensiones mínimas y víctimas de la violencia de género. Porque ante tanta desigualdad provocada bajo su mano, Sra. Alcaldesa, sólo queda justicia social. Si tiene que aumentar los impuestos, que sea a quienes más ganen y no a quienes menos tienen.

Le propusimos flexibilidad en los impuestos, facilidades para quienes tienen más dificultades. Aceptaron rebajar 100 euros la cantidad mínima para fraccionar y eso está bien, pero también hubiera estado bien que hubieran aceptado nuestra propuesta de un documento único con todos los impuestos para pagar cada mes una parte; también hubiera estado bien. Les propusimos justicia y alternativas: recaudar el IBI a las confesiones religiosas, aumentar la tasa a los bancos por los cajeros y aumentar los

impuestos por el uso del suelo público a las empresas eléctricas y de gas. También planteamos rebajar el Impuesto sobre Construcciones para la rehabilitación, para crear empleo.

Un sistema fiscal justo es el que hace fácil el pago de los impuestos a quienes cumplen y difícil a quienes incumplen. Pero ahora muchos ciudadanos no pueden pagar, sus necesidades se lo impiden y ustedes tienen que tenerlo más en cuenta. Les propusimos alternativas, ustedes nos impusieron con su falta de sensibilidad su castigo a los valencianos.

Muchas gracias.”

El Sr. Senent aduce:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Con usted no puede ser, Sr. Sánchez. Se saca 24 millones de IBI más que van a pagar los valencianos, ¿de dónde? Eso es mentira y perdone, a mí no me gusta decirlo, usted es un mentiroso. Está ahí que parece un fraile rogando, pidiendo para las familias y para no sé quién. Ajústese a la legalidad, imposible de aplicar las medidas que usted pide de las Ordenanzas con la legalidad vigente. Quiere que nosotros las apliquemos porque a usted le gusta. Las familias, pobrecitas... Por el amor de Dios, ya está bien de hacer la parodia aquí en un pleno de la corporación.

Sra. Albert, se han escuchado sus reclamaciones, siempre se escuchan; las de todos los grupos. Pero sólo puede alegarse contra lo efectivamente modificado, las Ordenanzas que no se han modificado del año anterior no pueden alegarse. Son inadmisibles todas las alegaciones presentadas a Ordenanzas que no han sido modificadas: IBI, IAE e ICIO, y ustedes lo preguntan.

Resulta que una de las alegaciones que presenta el Grupo Socialista dice: *‘Bonificación a familias numerosas en función del valor catastral del inmueble y para rentas no superiores a 90.000 euros’*. Está en este momento en el Ayuntamiento de Valencia, bonificación del 30% y 90% sin considerar valor catastral ni renta. Y dicen las

observaciones de los Servicios municipales: *‘Se proponen más tramos y se condiciona a valor catastral y renta, con lo que algunas familias que ahora lo disfrutaban podría perderla’*. Esas son sus modificaciones, lo pueden perder.

Ha dicho, y por eso le he dicho que es un mentiroso, que suben los impuestos. Usted sabe qué son los impuestos, las tasas, los precios públicos... Creo que sí que lo sabe, si no vaya usted a una academia y aprenda, yo no le voy a enseñar. Lo único que se ha actualizado es el IVTM con el IPC del 30 de junio. Ahora, lo del IBI, 24 millones más. Usted dice los 24 millones como los 18 millones antes de los de los PAI y se inventa las cantidades. El IBI en el 2014, usted y yo vamos a pagar de la licencia lo mismo que en el 2013. Si no sabe hacer números invénteselos. Qué pagan en Paiporta y qué pagan en otros muchos municipios gobernados por los pobrecitos del Grupo Socialista.

Las Ordenanzas, Sra. Alcaldesa, se han estudiado, las alegaciones se han estudiado, se ha recogido la de los 100 euros como usted muy bien ha reconocido, Sr. Sánchez. Por lo tanto, eso es una de las medidas. Y no me confunda el valor de una vivienda con el IRPF. Un señor puede tener una vivienda que sea un *casoplón* y no tener un duro y otro puede vivir en un pisito de 90 m² o menos y ser multimillonario, pero para eso está el IRPF y no los impuestos, tasas y precios públicos del Ayuntamiento de Valencia.

Nada más y muchas gracias, alcaldesa.”

En el segundo turno de intervenciones, el Sr. Sánchez expone:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

No voy a entrar porque creo que tengo algo más de educación democrática que ustedes. El problema es que cuando más necesitamos ayuda, ustedes nos hunden más. Cuando todos necesitamos soluciones, ustedes nos dan más problemas y convierten los impuestos en un arma de castigo cuando debería ser un instrumento de construcción social y económica de nuestra ciudad.

Usted descalifica: *‘Es que lo que usted dice no es posible’*. También dijeron ustedes cuando les propusimos que habría que buscar una solución para los ciudadanos que tienen que pagar la plusvalía cuando eran desahuciados y a los pocos meses cambiaron de criterio y ya hubo solución, algo que pasaba en otros municipios pudo pasar aquí y ustedes lo rechazaron cuando se lo propusimos desde los distintos grupos de la oposición. Con lo cual, las cosas no son tan descabelladas ni son tan ilógicas.

En el caso del IBI que usted ha puesto claro que en nuestro caso habría gente que no tendría la bonificación de familia numerosa, quienes cobran más de 90.000 euros. ¿Por qué? Porque estamos a favor de unos impuestos justos, que pague más quien más tiene; por eso es la razón, Sr. Senent.

Cuando usted descalifica también nuestras propuestas en muchos casos el único argumento que tienen es que no hemos aportado un informe económico, háganlo ustedes. Nosotros les hemos propuesto que las eléctricas y las empresas gasistas paguen por el uso del suelo público, como ha recomendado un informe de su compañero de partido el Sr. Rus. Hagan ustedes el esfuerzo de buscar el informe económico que garantice que este Ayuntamiento tenga más ingresos justamente de empresas que tienen más poderío: las eléctricas y las gasistas. En definitiva, nuestras propuestas si son posibles en otros ayuntamientos también lo serán en éste; es una cuestión de voluntad política.

Todo esto es posible revertirlo, Sra. Alcaldesa, y ahí es un punto donde nos encontrará. Nosotros queremos impuestos más justos, más fáciles de pagar y más útiles para salir de la crisis. Se lo dijimos y se lo volvemos a decir: cuando sus medidas vayan encaminadas a nuestros ciudadanos, a hacerles más fácil la vida y no a hundirles más, nos encontrarán; el día en que ustedes consideren impuestos más justos y más fáciles de pagar, ahí estaremos nosotros; el día en que los impuestos estén destinados al crecimiento económico y a la creación de empleo, los socialistas daremos un paso y la apoyaremos en ese tipo de propuestas; el día en que ustedes nos traten a todos por igual y las confesiones religiosas paguen igual que cualquier ciudadano, no dude que nosotros le apoyaremos; cuando llegue el día en que los ciudadanos y sus intereses sean



prioritarios para ustedes, el Grupo Socialista levantará la mano para apoyar todas las medidas que vayan en esa línea. Se lo dijimos y se lo volvemos a decir.

Muchas gracias.”

La Sra. Alcaldesa manifiesta:

“Simplemente, si me deja, agradezco el reconocimiento que ha hecho al futuro del gobierno Popular. Gracias por el reconocimiento.”

El Sr. Sánchez añade:

“El próximo año, que es el último Presupuesto que tienen que hacer.”

Cerrando el segundo turno de intervenciones, el Sr. Senent dice:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Sr. Sánchez. ¿Esa es su cultura democrática? Lo que acaba de decir. ¿Sabe lo que pienso? Que en la Ejecutiva del Partido Socialista no le deben de dejar hablar porque viene aquí y suelta unos rollos de María Santísima. Lo pienso, de verdad, y se lo digo con todo el cariño.

Todas sus propuestas, y aquí lo dice, sobre el IBI: *‘El IBI es un tributo que grava la propiedad y se calcula en base al valor catastral de los inmuebles. Las medidas que se pretenden por el Grupo Socialista son propias del IRPF y tributos semejantes en los que se tiene consideración de las situaciones personales. Esas consideraciones no tienen cabida en el régimen legal del IBI.’*

Y ahora viene lo más bonito de todo, piden un censo de inmuebles de la Iglesia católica y otras confesiones no destinados al culto, reducción proporcional de superficie destinadas a comedores sociales o atención a exclusión social, y dice el Ayuntamiento: *‘Contemplado como determina la ley, exención para usos del art. 62 del Texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales. 1) Todos los inmuebles están en el padrón del IBI [por tanto, ya existe ese censo]. 2) Exención concedida conforme a ley sólo a inmuebles con los destinos tipificados [el resto tributa]. 3) Para cambiar esta*

exención debe realizarse un cambio legislativo estatal [que, por cierto, estuvieron los últimos siete años con el ínclito Sr. Zapatero y el Concordato no lo denunciaron, y ahora que gobierna el PP quieren que lo denuncie; sean ustedes coherentes, por lo menos una vez]. 4) La reducción o bonificación no tiene cabida en la actual regulación del IBI.’

Eso con respecto a los inmuebles de la Iglesia católica y otras confesiones. Quiero recordarle que hay un concordato entre la Santa Sede y el Reino de España en el cual se contemplan todas esas medidas. Por lo tanto, el Gobierno de la Nación es el que tendrá que cambiarlo para aplicar lo que ustedes piden. Y repito, con siete años de Zapatero no lo hicieron; al contrario, se daban golpes de pecho y todo.

Nada más y muchas gracias, Sra. Alcaldesa.”

Finalizado el debate y sometida a votación el dictamen, el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobarlo por los votos a favor de los/las 20 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular; votan en contra los/las 10 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista y EUPV e hicieron constar su abstención los/las 3 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Compromís.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“Primero. Mediante acuerdos plenarios adoptados en sesión ordinaria de fecha 27 de septiembre de 2013, el Ayuntamiento Pleno aprobó provisionalmente la modificación de, entre otras, las siguientes Ordenanza Fiscales:

1. Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamientos Especiales constituidos en el Suelo, Vuelo y Subsuelo de Terrenos de Uso Público Municipal.

2. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

3. Ordenanza Fiscal General.

Asimismo, en sesión ordinaria de la misma fecha se acordó provisionalmente la imposición de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública así como la aprobación provisional de su correspondiente Ordenanza Fiscal Reguladora.

Por tanto, no han sido objeto de modificación las siguientes Ordenanzas Fiscales:

1. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles.
2. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas.
3. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuestos sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

Segundo. A efectos de dar cumplimiento al trámite procedimental correspondiente, los anuncios de exposición de tales acuerdos provisionales fueron publicados en el Boletín Oficial de la Provincia nº 247, de fecha 17 de octubre de 2013, por plazo de treinta días hábiles, a fin de que, durante el citado plazo, pudieran presentarse las reclamaciones que se considerasen oportunas.

Tercero. En fecha 21 de noviembre de 2013, por el Grupo Municipal Esquerra Unida del País Valencià se presenta en el registro general de entrada, mediante instancia nº 110/2013/124691, escrito sobre ‘Reclamación a las Ordenanzas Fiscales Municipales del Ayuntamiento de Valencia para el ejercicio 2014’.

En el citado escrito se proponen una serie de recargos y bonificaciones en materia del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, así como la elaboración de un censo de inmuebles rústicos y urbanos de la Iglesia católica y otras confesiones religiosas no destinadas al culto. En el mismo escrito se plantea un estudio para la implantación de una tasa que grave a las grandes superficies comerciales.

Al respecto debe señalarse que la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles no ha sido objeto de modificación alguna por Acuerdo Plenario

de 27 de septiembre de 2013, por lo que no habiendo acuerdo provisional de modificación, no se ha abierto período de exposición pública, y no cabe la presentación de reclamación alguna contra dicha Ordenanza. Por ello, los escritos presentados al respecto no pueden ser admitidos como reclamaciones, sino, en todo caso como propuestas de modificación de la citada Ordenanza que no tienen cabida en este trámite procedimental y que, por lo tanto, deben ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

De la misma forma, la elaboración de un estudio para la implantación de una tasa que grave a las grandes superficies comerciales, supone una propuesta de establecimiento de un tributo que no puede tener cabida en este trámite procedimental, debiendo ser igualmente inadmitida.

Cuarto. En fecha 21 de noviembre de 2013, por el Grupo Municipal Socialista, se presenta en el Registro General de Entrada, mediante instancias números 110/2013/124733, 110/2013/124734, 110/2013/124735, 110/2013/124736, 110/2013/124737, 110/2013/124738 y 110/2013/124739 propuestas respecto de las siguientes Ordenanzas Fiscales:

1. Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública.

2. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas.

3. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

4. Ordenanza Fiscal General.

5. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

6. Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

7. Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamientos Especiales constituidos en el Suelo, Vuelo y Subsuelo de Terrenos de Uso Público Municipal.

En primer lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública, se propone el incremento de la cuantía de la tasa estableciendo unos importes de 855,00 euros para los cajeros instalados en las vías públicas de categoría primera, 769,00 euros para los instalados en las vías públicas de categoría segunda y, 726,75 euros para los instalados en las vías públicas de categoría tercera.

Esta propuesta no se motiva de ninguna manera, ni se acompaña del oportuno estudio económico-financiero que justifique tal incremento, dado que sólo a partir del mismo puede fijarse la base para la determinación de la tasa, sin que pueda, por tanto, valorarse la propuesta efectuada, debiendo, en consecuencia, ser desestimada por falta de fundamento alguno.

En segundo lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas, se propone que la bonificación por creación de empleo se condicione a que la contratación se mantenga, al menos, durante dos años.

La Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas no ha sido objeto de modificación alguna por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2013, por lo que no habiendo acuerdo provisional de modificación, no se ha abierto período de exposición pública, y no cabe la presentación de reclamación alguna contra dicha Ordenanza. Por ello, los escritos presentados al respecto no pueden ser admitidos como reclamaciones, sino, en todo caso como propuestas de modificación de la citada Ordenanza que no tienen cabida en este trámite procedimental y que, por lo tanto, deben ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

En tercer lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, se proponen una serie de modificaciones en materia de bonificaciones así como la adicción de un nuevo artículo – el 9 - relativo a la elaboración de un censo municipal de inmuebles rústicos y urbanos registrados a nombre de confesiones religiosas.

Nuevamente debe señalarse que la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles no ha sido objeto de modificación alguna por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2013, por lo que no habiendo acuerdo provisional de modificación, no se ha abierto período de exposición pública, y no cabe la presentación de reclamación alguna contra dicha Ordenanza. Por ello, los escritos presentados al respecto no pueden ser admitidos como reclamaciones, sino, en todo caso como propuestas de modificación de la citada Ordenanza que no tienen cabida en este trámite procedimental y que, por lo tanto, deben ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

En cuarto lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal General, se propone, tanto mantener la redacción del apartado 2.2 del artículo 9, relativo al plazo de dos meses para practicar las devoluciones derivadas de la presentación de solicitudes, como mantener la redacción del apartado 5 del artículo 12, relativo al plazo de 15 días para formular alegaciones en materia de notificación de liquidaciones tributarias.

Asimismo, se propone la modificación del artículo 20, relativo al Plan de distribución anual de la cobranza, la modificación del apartado 5 del artículo 23, relativo a la bonificación por domiciliación en una entidad financiera para el pago de deudas tributarias de vencimiento periódico, de tal manera que quede fijada en el 5%, la modificación del artículo 29, que regula los criterios generales para la concesión de aplazamientos y fraccionamientos de pago y, la modificación del artículo 32, que regula el aplazamiento y fraccionamiento de deudas en período ejecutivo.

Además, se propone la adición de un bis tanto al artículo 24 relativo a los medios de pago de las deudas y sanciones tributarias, como al artículo 25 relativo al momento del pago de las deudas tributarias y demás de derecho público.

La modificación aprobada provisionalmente por acuerdo plenario de 27 de septiembre de 2013 respecto de esta Ordenanza Fiscal, aborda cuestiones tales como la devolución de ingresos derivada de la presentación de solicitudes, el plazo para formular alegaciones en materia de notificación de liquidaciones tributarias cuando sea preceptiva la concesión del trámite de audiencia a los interesados y, los criterios generales para la concesión del aplazamiento y fraccionamiento del pago, tanto en período voluntario como ejecutivo.

Por tanto, cualquier alegación que se formule deberá versar sobre el particular y, siendo que los artículos 20, 23, 24 y 25 de la referida Ordenanza Fiscal no han sido objeto de modificación, no tiene cabida en esta fase procedimental de exposición pública una nueva propuesta de modificación de los referidos artículos de la Ordenanza Fiscal General, que, en todo caso, deberán ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

En cuanto a la reclamación sobre el mantenimiento del último párrafo del artículo 9, que preveía un plazo de dos meses para la practicar devoluciones derivadas de la presentación de solicitudes, la misma debe ser desestimada, puesto que la supresión del mismo viene amparada por la redacción del artículo 31.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que prevé un plazo muy superior, de seis meses, que evita problemas de gestión, debiendo entenderse este plazo como duración máxima del procedimiento de devolución y, por tanto, momento a partir del cual puede entenderse desestimada una solicitud de devolución no resuelta, apareciendo a partir de entonces, y no antes, la posibilidad de interposición de reclamación económico-administrativa o, en su caso, recurso contencioso-administrativo.

Asimismo, por lo que se refiere a la reclamación sobre el mantenimiento del plazo de 15 días hábiles para la presentación de alegaciones previsto en el apartado 5

del artículo 12, en materia de notificación de liquidaciones tributarias cuando sea preceptiva la concesión del trámite de audiencia a los interesados, la misma debe ser igualmente desestimada, dado que el nuevo plazo de 10 días tiene la oportuna cobertura legal al ser el plazo mínimo previsto por las normas administrativas generales.

Pero es más, la práctica administrativa viene a acreditar que la mayor parte de alegaciones que se producen por los interesados en estos casos se produce dentro de los tres primeros días del plazo, por lo que la reducción del mismo tiene como objetivo lograr una mayor agilidad administrativa en la tramitación de los expedientes sometidos a este trámite.

En cuanto a la reclamación sobre los criterios generales para el aplazamiento y fraccionamiento de pago previstos en el apartado 2 del artículo 29, se propone que el mínimo fraccionable o aplazable se reduzca a 100 euros, suprimiendo asimismo cualquier requisito, así como que para importes comprendidos entre 100 y 600 euros de deuda se pueda fraccionar en 12 meses con cuotas mínimas de 20 euros.

Al respecto, cabe considerar que minorar el mínimo fraccionable de 150 a 100 euros puede ser una medida positiva para flexibilizar el pago en aquellos supuestos de especial dificultad económica, y que la citada medida debería ser estimada.

No así el resto de propuestas, por cuanto excepto la salvedad establecida en el párrafo anterior, el sistema establecido para los supuestos de especial dificultad económica dará respuesta a los casos reales en los que resulte necesario conceder mayores plazos o menores importes de pago fraccionado/aplazado, evitando un sistema de facilidades de pago generalizado que no responda a las necesidades reales de los ciudadanos y que tenga el efecto perverso de afectar negativamente a las previsiones de ingresos y, en consecuencia, al cumplimiento de las obligaciones de pago a favor de terceros, provocando, en definitiva, graves incumplimientos de las normas y objetivos de morosidad.

De la misma forma, la reclamación relativa a las solicitudes de aplazamiento y fraccionamiento de deudas en período ejecutivo de pago, materia regulada en el artículo 32 de la Ordenanza Fiscal General, debe ser igualmente desestimada, pues su contenido

se corresponde exactamente con lo previsto en el artículo 65.5 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, de obligado cumplimiento y, por tanto, de innecesaria inclusión en el texto de la Ordenanza Fiscal General, no entrando en colisión con la modificación provisionalmente aprobada.

En quinto lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, se propone añadir un nuevo apartado al artículo 2 –Exenciones y bonificaciones- a fin de bonificar, supeditado al cumplimiento de ciertas condiciones, las obras e instalaciones que se realicen para el establecimiento, mejora o ampliación de actividades empresariales de nueva implantación o ya existentes, así como reducir el tipo impositivo del 4% al 1% para obras menores y de rehabilitación.

Tal y como ya se ha venido indicando a lo largo del presente informe respecto de otras propuestas, la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras no ha sido objeto de modificación alguna por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2013, por lo que no habiendo acuerdo provisional de modificación, no se ha abierto período de exposición pública, y no cabe la presentación de reclamación alguna contra dicha Ordenanza. Por ello, los escritos presentados al respecto no pueden ser admitidos como reclamaciones, sino en todo caso como propuestas de modificación de la citada Ordenanza que no tienen cabida en este trámite procedimental y que, por lo tanto, deben ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

En sexto lugar, respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de tracción mecánica, se propone por una parte incrementar el porcentaje de las bonificaciones para la adquisición de vehículos que estén homologados de fábrica incorporando dispositivos catalizadores, que minimicen las emisiones contaminantes y cuyo combustible sea gasolina sin plomo, previstas en el apartado 5.a) del artículo 4 y, por otra parte, añadir cuatro nuevos epígrafes al citado artículo, encaminados a bonificar vehículos de familias numerosas, a aquellos titulares cuya renta familiar no supere 1,5 veces el salario mínimo interprofesional, a sujetos pasivos que ostenten la condición de

miembro de familia monoparental en la fecha del devengo del impuesto, a sujetos pasivos titulares de un vehículo que hayan sido objeto de violencia de género y, por último, a discapacitados.

Debe insistirse en que la modificación aprobada provisionalmente por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2013 respecto de esta Ordenanza Fiscal, no aborda cuestiones de índole económica, sino que únicamente se desarrollan cuestiones tales como los requisitos para gozar de la exención por discapacidad y la documentación que debe aportarse, así como la modificación de los plazos para solicitar y acreditar las exenciones por discapacidad y las bonificaciones fiscales, unificando los mismos, y los requisitos para gozar de bonificación por vehículo histórico. Por tanto, cualquier alegación que se formule deberá versar sobre el particular, no teniendo cabida en esta fase procedimental de exposición pública nuevas propuestas de modificación sobre la referida Ordenanza, que, en todo caso, deberán ser inadmitidas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Por último, se propone la modificación del la Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, vuelo y subsuelo de terrenos de uso público municipal, tanto en lo relativo al hecho imponible, pretendiendo que abarque la utilización privativa o el aprovechamiento especial de todo el dominio público municipal y no sólo las vías públicas municipales, como a la cuota tributaria, para que el 1,5% se aplique igualmente por esa utilización o aprovechamiento sobre todo el término municipal.

Nuevamente debe señalarse que la modificación aprobada provisionalmente por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2013 respecto de esta Ordenanza Fiscal, únicamente aborda la actualización de las tarifas conforme al IPC así como la previsión de que la tasa regulada dentro del régimen especial para empresas explotadoras de servicios pueda exigirse en régimen de autoliquidación, no teniendo cabida en esta fase procedimental de exposición pública nuevas propuestas de modificación sobre la referida Ordenanza, que, en todo caso, deberán ser inadmitidas, de conformidad con lo

dispuesto en los artículos 17 y siguientes del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Quinto. En lo concerniente al resto de Ordenanzas Fiscales cuya modificación fue aprobada provisionalmente mediante acuerdo plenario de 27 de septiembre de 2013, durante el período de exposición pública, no se ha presentado escrito, alegación o reclamación alguna, por lo que deberán entenderse definitivamente aprobadas, de conformidad con lo prevenido en el artículo 17.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, sin necesidad de acuerdo plenario.

Por todo lo expuesto y conforme a lo dispuesto en el artículo 123.1.d) de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en la redacción dada al mismo por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, en relación con el artículo 17.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, de conformidad con el dictamen de la comisión informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo.

Visto el acuerdo plenario adoptado en sesión ordinaria de fecha 27 de septiembre de 2013 en cuya virtud se aprobó provisionalmente, entre otras, la modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamientos Especiales constituidos en el Suelo, Vuelo y Subsuelo de Terrenos de Uso Público Municipal, la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica y la Ordenanza Fiscal General, así como la imposición de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública así como la aprobación provisional de su correspondiente Ordenanza Fiscal Reguladora.

Vistos los escritos presentados en período de exposición pública por el Grupo Municipal Esquerra Unida del País Valencià y por Grupo Municipal Socialista, y visto lo informado por el Servicio de Gestión Tributaria Específica-AE y de conformidad con

el dictamen de la comisión informativa de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Primero. Inadmitir como reclamación el escrito presentado por el Grupo Municipal Esquerra Unida contra las Ordenanzas Fiscales Municipales del Ayuntamiento de Valencia para el ejercicio 2014, por cuanto su contenido no viene referido a las modificaciones a que se refieren los acuerdos provisionales de modificación de Ordenanzas aprobados en sesión plenaria de fecha 27 de septiembre de 2013.

Segundo. Inadmitir como reclamaciones las propuestas formuladas por el Grupo Municipal Socialista respecto a la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas, la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, la Ordenanza Fiscal Reguladora de las Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamientos Especiales constituidos en el Suelo, Vuelo y Subsuelo de Terrenos de Uso Público Municipal, y respecto a la propuesta de modificación de los artículos 20, 23, 24 y 25 de la Ordenanza Fiscal General, por cuanto su contenido no viene referido a las modificaciones a que se refieren los acuerdos provisionales de modificación de Ordenanzas aprobados en sesión plenaria de fecha 27 de septiembre de 2013.

Tercero. Estimar la reclamación formulada por el Grupo Municipal Socialista respecto a que el importe mínimo fraccionable previsto en el apartado 2º del artículo 29 de la Ordenanza Fiscal General, para aquellos supuestos excepcionales y cualificados de especial dificultad económica, se reduzca a 100 euros.

Cuarto. Desestimar las reclamaciones formuladas por el Grupo Municipal Socialista respecto a la propuesta de modificación del artículo 9 de la Ordenanza Fiscal General, por cuanto la supresión del último párrafo del mismo viene amparada por la redacción del artículo 31.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que prevé un plazo muy superior, de seis meses, para la practica de devoluciones

derivadas de la presentación de solicitudes, así como respecto a la reducción del plazo de 15 a 10 días del apartado 2º del artículo 15 para formular alegaciones en materia de notificación de liquidaciones tributarias, puesto que la misma tiene la oportuna cobertura legal al ser el plazo mínimo previsto por las normas administrativas generales. Asimismo, desestimar el resto de las reclamaciones respecto a los criterios generales para el aplazamiento y fraccionamiento del pago previstos en el apartado 2º del artículo 29, por cuanto se establece un sistema para los supuestos de especial dificultad económica que dará respuesta a los casos reales en los que resulte necesario conceder mayores plazos o menores importes de pago fraccionado/aplazado, sin caer en un sistema generalizado con efectos distorsionantes de los objetivos de morosidad, así como desestimar las relativas al aplazamiento y fraccionamiento de deudas en período ejecutivo de pago, materia regulada en el artículo 32 de la Ordenanza Fiscal General, debe ser igualmente desestimada, pues su contenido se corresponde exactamente con lo previsto en el artículo 65.5 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, de obligado cumplimiento y, por tanto, de innecesaria inclusión en el texto de la Ordenanza Fiscal General, no entrando en colisión con la modificación provisionalmente aprobada.

Quinto. Desestimar, asimismo, la reclamación formulada por el Grupo Municipal Socialista respecto a la propuesta de modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública, por cuanto carece de la oportuna motivación y de la preceptiva justificación técnico-económica correspondiente, base para la determinación de la tasa.

Sexto. Aprobar definitivamente la modificación de las Ordenanzas Fiscales que a continuación se indican, para su entrada en vigor y comienzo de aplicación a partir de 1 de enero de 2014.

ORDENANZA FISCAL GENERAL

Modificaciones aplicables a partir del 1 de enero de 2014.

El artículo 9. La gestión tributaria, en su apartado 2.2., del que se suprime el último párrafo, queda como sigue:

'Art. 9. La gestión tributaria.

2. La devolución de ingresos podrá iniciarse por presentación de autoliquidaciones, por presentación de solicitudes y de oficio.

2.2. Devoluciones derivadas de presentación de solicitudes.

El procedimiento de devolución, fuera de los casos a que se refiere el punto anterior, se iniciará mediante la presentación de una solicitud ante la Administración Tributaria municipal, acompañada, en su caso, de los documentos justificativos de la devolución que se reclama e indicando la cuenta corriente o libreta de ahorros donde se debe abonar el ingreso solicitado.'

El artículo 12. Notificación de las liquidaciones tributaria, en su apartado 5, queda como sigue:

'Art. 12. Notificación de las liquidaciones tributarias.

5. En los supuestos en los que legal o reglamentariamente sea exigible el trámite de audiencia a los interesados, en la propuesta de acuerdo debidamente motivada que se notifique a éstos, se les ofrecerá un trámite de alegaciones y se les pondrá de manifiesto el expediente por un plazo de 10 días.

En la propuesta de acuerdo se advertirá al interesado que, si no formula alegaciones dentro de dicho plazo, se entenderá producida y notificada la resolución a todos los efectos que procedan el día siguiente a la conclusión del plazo otorgado, sin perjuicio de su aprobación expresa, en todo caso, por el órgano competente.

En la propuesta de acuerdo se indicará al interesado tanto la autoridad competente para resolver, como los recursos que procedan, órgano ante el que hubieran de presentarse y plazo para interponerlo.'

El artículo 29. Aplazamiento y fraccionamiento de pago, queda como sigue:

‘Art. 29º. Aplazamiento y fraccionamiento de pago. Requisitos.

1. Las deudas tributarias y demás de derecho público que se encuentren en periodo voluntario o ejecutivo de pago, con excepción de las sanciones por infracciones de la normativa reguladora de tráfico en vías públicas urbanas, podrán aplazarse y fraccionarse, previa solicitud del obligado al pago, en los términos fijados en los artículos 65 y 82 de la Ley General Tributaria, así como en los concordantes del Reglamento General de Recaudación y de la presente Ordenanza General, cuando la situación económico-financiera del obligado le impida, de forma transitoria, efectuar el pago en los plazos establecidos.

2. Al amparo de lo previsto en el Reglamento General de Recaudación, los criterios generales de concesión de aplazamiento, con o sin fraccionamiento, son:

2.1. Importe mínimo aplazable: 350,00 euros de principal.

Nº mínimo de fracciones: 3.

2.2. Cuantías y plazo máximos:

Tramos de deuda		Plazo máximo	
350,00 €	≤ importe principal <	1.350,00 €	Hasta 3 meses
1.350,00 €	≤ importe principal <	6.000,00 €	Hasta 6 meses
6.000,00 €	≤ importe principal <	18.000,00 €	Hasta 12 meses
18.000,00 €	≤ importe principal <	36.000,00 €	Hasta 15 meses
36.000,00 €	≤ importe principal <	80.000,00 €	Hasta 18 meses
80.000,00 €	≤ importe principal <		Hasta 24 meses

No obstante lo anterior, en casos muy cualificados y excepcionales, en función de la capacidad económica del obligado al pago, que deberá acreditarse en la propia solicitud, podrán admitirse a trámite solicitudes que se refieran a deudas de importe

inferior. A estos efectos, el obligado al pago deberá aportar la documentación justificativa del importe que se reciba en concepto de pensión o salario, los movimientos de las cuentas en entidades de crédito de que sea titular durante los tres meses anteriores a la fecha de solicitud y, una declaración jurada de que no dispone de otras cuentas en entidades de créditos en este u otro municipio, ni que percibe ingresos por otros conceptos distintos al de la pensión o salario.

Una vez estudiada la solicitud junto con la documentación aportada, por la Administración tributaria municipal se determinarán los plazos y su cuantía, sin que el importe mínimo fraccionable pueda ser inferior a 100 euros, ni la cuantía mínima por plazo pueda ser inferior a 30 euros.

2.3. Los fraccionamientos deberán tener sus vencimientos en meses sucesivos, sin que quepan vencimientos en meses alternos.

3. En materia de contenido de la solicitud, plazos de presentación de la misma, tramitación del expediente, contenido de la resolución y procedimiento en caso de falta de pago, se estará a lo prevenido en el Reglamento General de Recaudación.

4. Cuando se conceda un aplazamiento o fraccionamiento, el interesado deberá pagar las cuotas resultantes mediante su domiciliación bancaria en la cuenta corriente de la que sea titular, abierta en una entidad financiera que habrá de designar al momento de solicitar el aplazamiento o fraccionamiento. En estos supuestos no será de aplicación la bonificación del 2% a que se refiere el artículo 23.5 de esta Ordenanza. No obstante, de conformidad con lo prevenido en el artículo 38.1, letra a), del Reglamento General de Recaudación, el pago podrá domiciliarse en cuenta bancaria que no sea de titularidad del obligado, siempre que se acredite que el titular de dicha cuenta autoriza la domiciliación.

5. Cuando no sea posible emitir una fracción en su correspondiente fecha, ésta se remitirá para su cargo en cuenta junto con la fracción siguiente, estando obligado el contribuyente a realizar su pago conjunto. Se entenderá producido el impago si se devuelve alguna de tales fracciones.'



El artículo 32, queda como sigue:

‘Art. 32º. Aplazamiento y fraccionamiento de deudas en periodo ejecutivo.

1. Las solicitudes relativas al aplazamiento y/o fraccionamiento de deudas en periodo ejecutivo podrán presentarse en cualquier momento anterior a la notificación del acto administrativo por el que se acuerde la enajenación de los bienes embargados. En los casos de embargo de dinero en cuentas o embargo de derechos en el acto o a corto plazo, no surtirán efecto las solicitudes presentadas con posterioridad a la traba efectuada en el procedimiento de embargo.

2. La base para el cálculo de intereses de demora por aplazamiento no incluirá el recargo del periodo ejecutivo, debiendo ingresarse los intereses devengados junto con la deuda aplazada.

3. En caso de concesión del fraccionamiento, los intereses de demora se calcularán sobre cada fracción de deuda y deberán pagarse junto con dicha fracción en el plazo correspondiente, no incluyéndose tampoco el recargo en la base de cálculo de los mismos.

4. Cuando se produzca el impago de dos fracciones quedará sin efecto el fraccionamiento concedido sin necesidad de nueva resolución y se seguirá el procedimiento de cobro por la parte de deuda fraccionada pendiente de pago, lo que se advertirá en la propia resolución de concesión.

5. Será motivo para la denegación de solicitud de aplazamiento y fraccionamiento el impago por el deudor de aplazamientos o fraccionamientos anteriores.’

ORDENANZA REGULADORA DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

Modificaciones aplicables a partir del 1 de enero de 2014

El artículo 1. Naturaleza y Hecho Imponible, queda como sigue:

'Art. 1º.

1. El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría, cuando el domicilio que conste en el permiso de circulación sea en el municipio de Valencia.

2. Se considerará por vehículo apto para la circulación el que hubiere sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en los mismos. A los efectos de este Impuesto, también se considera aptos los vehículos provistos de permisos temporales y matrícula turística.

3. No están sujetos a este impuesto los vehículos que, habiendo sido dados de baja en los registros por antigüedad de su modelo, puedan ser autorizados para circular excepcionalmente con ocasión de exhibiciones, certámenes o carreras limitadas a los de esta naturaleza.

4. No están sujetos al impuesto los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750 kg.'

El artículo 2. Exenciones, queda como sigue:

'Art. 2.

1. Estarán exentos del Impuesto:

a) Los vehículos oficiales del Estado, Comunidades Autónomas y entidades locales adscritas a la defensa nacional o a la seguridad ciudadana.

b) Los vehículos de representaciones diplomáticas, oficinas consulares, agentes diplomáticos y funcionarios consulares de carrera acreditados en España, que sean súbditos de los respectivos países, externamente identificados y a condición de reciprocidad en su extensión y grado. Asimismo, los vehículos de los organismos internacionales con sede u oficina en España y de sus funcionarios o miembros con estatuto diplomático.



c) *Los vehículos respecto de los cuales así se derive de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales.*

d) *Las ambulancias y demás vehículos directamente destinados a la asistencia sanitaria o al traslado de heridos o enfermos.*

e) *Los vehículos para personas de movilidad reducida a que se refiere la letra A del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, matriculados a nombre de personas con discapacidad, empadronadas en el municipio de Valencia.*

Asimismo, están exentos los vehículos matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo, siempre que su conductor resida, a su vez, en este municipio. Esta exención se aplicará en tanto se mantengan dichas circunstancias, tanto a los vehículos conducidos por personas con discapacidad como a los destinados a su transporte.

Las exenciones previstas en los dos párrafos anteriores no resultan aplicables a los sujetos pasivos beneficiarios de las mismas por más de un vehículo simultáneamente. En consecuencia, la solicitud de nueva exención por otro vehículo será denegada en tanto la anterior tenga vigencia. En los casos de renuncia a la anterior exención, transferencia del vehículo o baja definitiva de éste, la exención por el nuevo vehículo, caso de ser concedida, surtiría efecto a partir del ejercicio siguiente.

A los efectos de lo dispuesto en esta letra, se considerarán personas con discapacidad quienes tengan esta condición legal en grado igual o superior al 33 por 100. Se considerará que existe uso exclusivo sólo cuando el vehículo circule en todo momento con el titular a bordo, sea como conductor o como pasajero, según los casos.

f) *Los autobuses, microbuses y demás vehículos destinados o adscritos al servicio de transporte público urbano, siempre que tengan una capacidad que exceda de nueve plazas, incluida la del conductor.*

g) *Los tractores, remolques, semirremolques y maquinaria provistos de Cartilla de Inspección Agrícola.*

2. Para poder aplicar las exenciones a que se refieren las letras e) y g) del apartado 1 de este artículo, los interesados deberán instar su concesión indicando las características del vehículo, su matrícula y la causa del beneficio, antes del 31 de diciembre del año a partir del cual deban surtir efectos. En el caso de matriculación o nueva adquisición del vehículo, el plazo de solicitud de la exención será de un mes a partir de la matriculación del vehículo. Declarada la exención por la Administración municipal, se expedirá un documento que acredite su concesión.

En relación con la exención prevista en el segundo párrafo de la letra e) del apartado 1 anterior, la solicitud deberá adjuntar el certificado de discapacidad emitido por el órgano competente, y justificar el destino del vehículo en los términos regulados en los siguientes apartados. La falta de justificación del destino para uso exclusivo del titular discapacitado determinará la denegación de la exención que tendrá lugar por resolución motivada.

El grado de discapacidad igual al 33 por ciento se acreditará, en aplicación del artículo 2.1 del RD 1.414/2006, de 1 de diciembre, mediante los siguientes documentos:

Resolución o certificado expedidos por el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO) u órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente.

Resolución del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) reconociendo la condición de pensionista por incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez.

Resolución del Ministerio de Economía y Hacienda o del Ministerio de Defensa reconociendo una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad.

Asimismo y conforme al artículo 2.2 del Real Decreto citado, el grado de discapacidad superior al 33 por ciento se acreditará mediante resolución o certificado expedidos por el IMSERSO u órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente.

3. Las solicitudes de la exención prevista en la letra e) deberán detallar por escrito las razones que justifiquen el destino para uso exclusivo del titular y aportar cuantos documentos estimen pertinentes a tal fin. Además adjuntarán en todo caso los siguientes documentos: fotocopia del DNI y del permiso de conducción en vigor del titular del vehículo y del conductor habitual, en los casos en que el vehículo sea destinado para el transporte del discapacitado, fotocopia del permiso de circulación del vehículo, fotocopia de la Tarjeta de la I.T.V. en vigor, copia compulsada del certificado de discapacidad, declaración responsable suscrita por el discapacitado y fotocopia de la póliza del seguro obligatorio.

4. El documento acreditativo de la concesión de la exención deberá ser mostrado a requerimiento de cualquier agente de la autoridad.

5. Cualquier falsedad en la documentación aportada o falta de veracidad en las manifestaciones realizadas para la obtención de la exención será calificada como falta grave, dando lugar a la incoación del oportuno procedimiento sancionador.'

El artículo 4. Cuota, queda como sigue:

'Art. 4º.

1. El impuesto se exigirá con arreglo al siguiente cuadro de tarifas, resultante de incrementar las mínimas previstas en el art. 95.1 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, en los coeficientes que se indican:

<u>Potencia y clase de vehículos</u>	<u>Coeficiente</u>	<u>Euros</u>
A) <i>TURISMO:</i>		
<i>De menos de 8 caballos fiscales</i>	<i>1,679268310</i>	<i>21,20</i>



<i>De 8 hasta 11,99 caballos fiscales</i>	<i>1,727474478</i>	<i>58,87</i>
<i>De 12 hasta 15,99 caballos fiscales</i>	<i>1,780001806</i>	<i>128,05</i>
<i>De 16 hasta 19,99 caballos fiscales</i>	<i>1,830127858</i>	<i>163,99</i>
<i>De 20 caballos fiscales en adelante</i>	<i>1,880320274</i>	<i>210,59</i>

B) AUTOBUSES:

<i>De menos de 21 plazas</i>	<i>1,678454380</i>	<i>139,82</i>
<i>De 21 a 50 plazas</i>	<i>1,728289316</i>	<i>205,05</i>
<i>De más de 50 plazas</i>	<i>1,779260280</i>	<i>263,87</i>

C) CAMIONES:

<i>Menos de 1000 Kg. carga útil</i>	<i>1,679285161</i>	<i>71,00</i>
<i>De 1000 a 2999 Kg. carga útil</i>	<i>1,678454380</i>	<i>139,82</i>
<i>Más de 2999 a 9999 Kg. carga útil</i>	<i>1,677265478</i>	<i>198,99</i>
<i>Más de 9999 Kg. de carga útil</i>	<i>1,677177354</i>	<i>248,73</i>

D) TRACTORES:

<i>De menos de 16 caballos fiscales</i>	<i>1,678604893</i>	<i>29,66</i>
<i>De 16 a 25 caballos fiscales</i>	<i>1,678069860</i>	<i>46,60</i>
<i>De más de 25 caballos fiscales</i>	<i>1,678511405</i>	<i>139,82</i>

**E) REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES ARRASTRADOS POR
VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA**

<i>De menos de 1000 Kg. de carga útil</i>	<i>1,678604893</i>	<i>29,66</i>
---	--------------------	--------------



<i>De 1000 a 2999 Kg. carga útil</i>	<i>1,678001918</i>	<i>46,60</i>
<i>De más de 2999 Kg. carga útil</i>	<i>1,678454380</i>	<i>139,82</i>
<i>F) OTROS VEHICULOS:</i>		
<i>Ciclomotores</i>	<i>1,669967927</i>	<i>7,38</i>
<i>Motocicletas hasta 125 c.c.</i>	<i>1,736198949</i>	<i>7,68</i>
<i>Motocicletas de más de 125 a 250 c.c.</i>	<i>1,774732681</i>	<i>13,44</i>
<i>Motocicletas de más de 250 a 500 c.c.</i>	<i>1,827389168</i>	<i>27,69</i>
<i>Motocicletas de más de 500 a 1000 c.c.</i>	<i>1,881147837</i>	<i>56,98</i>
<i>Motocicletas de más de 1000 c.c.</i>	<i>1,931714471</i>	<i>117,03</i>

2. A los efectos de este Impuesto, el concepto de las diversas clases de vehículos relacionados en las tarifas del mismo, será el recogido en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

3. La potencia fiscal expresada en caballos fiscales se establecerá con lo dispuesto en el art. 11.20 del Reglamento General de Vehículos.

4. Al amparo de lo previsto en el art. 95.6.c) del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, los turismos, ciclomotores y motocicletas que tengan una antigüedad mínima de 25 años gozarán de una bonificación del 50%. La bonificación será del 100% cuando los citados vehículos tengan más de 50 años de antigüedad.

La bonificación regulada en este apartado sólo será de aplicación cuando los citados vehículos dispongan de matrícula histórica

La antigüedad del vehículo se contará a partir de la fecha de su fabricación. Si ésta no se conociera, se tomará como tal la de su primera matriculación, o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.

Para poder gozar de las bonificaciones los sujetos pasivos deberán solicitar su aplicación acompañando a la solicitud fotocopia de la 'tarjeta ITV' en vigor del vehículo y del permiso de circulación, así como cuantos documentos estime oportuno para acreditar la antigüedad del vehículo. La solicitud deberá presentarse antes del 31 de diciembre del ejercicio en el que el vehículo alcance la antigüedad requerida. La bonificación surtirá efectos a partir del período impositivo siguiente al año en que el vehículo alcance la antigüedad requerida.

Cuando la bonificación se solicite después de transcurrido el plazo establecido en el apartado anterior, la concesión de la misma, cuando proceda, surtirá efectos a partir del siguiente período impositivo al de la fecha de solicitud.

La bonificación queda condicionada a estar al corriente en el pago de todos los tributos municipales. Condición cuyo cumplimiento será exigible para la concesión de la bonificación, y cuyo incumplimiento dará lugar a la pérdida de la misma.

La acreditación ante la Jefatura Provincial de Tráfico de la bonificación del 100% del impuesto, a efectos de transferencias y bajas del vehículo, podrá efectuarse mediante impresión de los datos que figuran en el censo del impuesto, diligenciada por el Negociado gestor.

En el caso de vehículos que, cumpliendo los requisitos previstos en los párrafos anteriores, sean matriculados por primera vez, se exigirá la autoliquidación del impuesto. Sin perjuicio de ello, el sujeto pasivo podrá solicitar la bonificación en el plazo de un mes desde la matriculación. Si la bonificación fuese concedida se procederá a la devolución del exceso ingresado.

5. Al amparo de lo previsto en el número 6 del artículo 95 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, se establecen las siguientes bonificaciones:



a) *Los vehículos incluidos en las letras A, B, C y D del número 1 de este artículo, de nueva matriculación y que cumplan los requisitos establecidos a continuación, gozarán de una bonificación del 50% en el año de su matriculación y del 25% en el ejercicio siguiente. Para gozar de esta bonificación se requiere:*

1. *Que se trate de vehículos que estén homologados de fábrica incorporando dispositivos catalizadores adecuados a su clase y modelo, que minimicen las emisiones contaminantes y cuyo combustible sea gasolina sin plomo.*

2. *Que el titular del vehículo haya dado de baja definitiva por desguace en la Jefatura Provincial de Tráfico otro vehículo de la misma clase pero de gasolina con plomo y sin catalizador, en los seis meses anteriores a la nueva matriculación.*

3. *El titular del vehículo deberá estar al corriente en el pago de todos los tributos municipales.*

4. *El sujeto pasivo sólo podrá gozar de la bonificación en un vehículo.*

5. *La aplicación de la bonificación se hará a solicitud del sujeto pasivo y previa acreditación de las condiciones exigidas para su reconocimiento. La solicitud habrá de formularse en el plazo de un mes a partir de la matriculación del vehículo, adjuntando fotocopia de la autoliquidación del impuesto correspondiente al alta. Una vez reconocida la bonificación la Administración municipal procederá a la devolución al sujeto pasivo de su importe ingresado con la autoliquidación, y la bonificación en el ejercicio siguiente vendrá reflejada en el correspondiente recibo.*

b) *Los vehículos de propulsión eléctrica de nueva matriculación gozarán de una bonificación del 50% en el año de su matriculación y en el siguiente. Para gozar de esta bonificación serán exigibles los requisitos establecidos en los números 3, 4 y 5 del apartado a) anterior.'*

ORDENANZA REGULADORA DE LAS TASAS POR UTILIZACIÓN PRIVATIVA O APROVECHAMIENTOS ESPECIALES CONSTITUIDOS EN EL SUELO, VUELO Y SUBSUELO DE TERRENOS DE USO PÚBLICO MUNICIPAL

Modificaciones aplicables a partir del 1 de enero de 2014

El artículo 5. Régimen Especial para Empresas Explotadoras de Servicios queda como sigue:

‘Art. 5. Régimen Especial para Empresas Explotadoras de Servicios.

1. Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo y vuelo de las vías públicas municipales a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y s in excepción alguna en el 1,5 por 100 de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.

A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de los mismos.

No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.

Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este apartado, tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a las mismas.

A efectos de lo dispuesto en este apartado, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por la misma como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.

No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán



entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1ª o 2ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio de Economía, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial.

Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a las redes de las mismas. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación.

El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a los usuarios de los servicios de suministro a que se refiere este apartado.

Las tasas reguladas en este apartado son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el artículo 23.1.b) de la Ley 39/1988, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.

2. La tasa regulada en este artículo se exigirá en régimen de autoliquidación, a cuyo efecto, dentro de los quince días posteriores a la finalización de cada trimestre las empresas obligadas presentarán en las oficinas municipales la autoliquidación satisfecha correspondiente a los ingresos brutos obtenidos en el término municipal de Valencia referidos al citado trimestre, adjuntando la documentación justificativa de los mismos.

3. Las autoliquidaciones presentadas por las empresas obligadas podrán ser objeto de verificación y comprobación por la Administración Municipal, que practicará, en su caso, las liquidaciones complementarias que procedan.

4.- *En caso de falta de presentación de la autoliquidación y/o de la documentación justificativa de los ingresos brutos obtenidos, la Administración municipal determinará el importe de los ingresos brutos por estimación indirecta, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General Tributaria y la Ordenanza Fiscal del Ayuntamiento de Valencia*’.

El Anexo-Tarifa queda como sigue:

‘ANEXO-TARIFA

Tarifa Euros

1. Conducción subterránea anchura inferior a 0,5 metros

(por metro lineal y año) 0,39

2. Conducción subterránea anchura superior a 0,5 metros

(por metro lineal y año) 0,75

3. Arquetas, túneles, etc. (por metro cuadrado y año) 24,15

4. Conducción aérea suspendida de anchura en planta menor de 0,5 metros

(por metro lineal y año) 0,31

5. Conducción aérea suspendida de anchura en planta mayor de 0,5 metros

(por metro lineal y año) 0,54

6. Palomillas para sostén de cables (por unidad y año) 1,35

7.1. Canalizaciones subterráneas conducción (incluye recubrimientos).

Hasta 50 mm² de sección (por metro lineal y año) 0,50

7.2. Canalizaciones subterráneas conducción (incluye recubrimientos).

De 51 a 1.000 mm² de sección (M) (por metro lineal y año)



$$T = 10 + (0'01 \times M)$$

7.3. Canalizaciones subterráneas conducción (incluye recubrimientos).

Más de 1.000 mm² de sección (M) (por metro lineal y año)..... 77,13

8. Trapas, cámaras, etc. (otras instalaciones distintas)

(por metro cuadrado y año) 24,15

9. Postes por unidad y año:

- Diámetro menor de 50 centímetros 26,78

- Diámetro menor de 10 y mayor de 50 centímetros 18,74

- Diámetro mayor de 10 centímetros 11,20

10. Aparatos o máquinas automáticas (por metro cuadrado y año):

- Cabinas y Xerocop 187,40

- Otros expendedores 87,20

11. Torres-Grúa en edificios en construcción, por metro cuadrado y trimestre:

3,50 €.

Las tarifas correspondientes a este epígrafe 11 se aplicarán ajustándose a lo siguiente:

La superficie total ocupada por el vuelo de la grúa será equivalente a la que resulte de la proyección horizontal sobre el suelo de la figura circular que forma el giro de 360° sobre su eje de la pluma de la grúa, tomando a tal efecto como radio su brazo de mayor longitud.

La superficie gravada será la correspondiente a la superficie de los segmentos circulares o semicirculares, del círculo señalado en el párrafo anterior, que ocupen

vías públicas o terrenos de uso o dominio público, en su proyección horizontal sobre el suelo.

Los interesados vendrán obligados a presentar, al momento de la solicitud de la autorización o licencia, además del certificado técnico que acredite el buen funcionamiento de la grúa, emitido por la empresa instaladora de la grúa, y de la fotocopia del último recibo que acredite la vigencia del seguro de responsabilidad civil de la grúa, un plano a escala de la situación de la grúa en relación con las vía y terrenos de uso y dominio público colindantes, determinando en el mismo la superficie ocupada en las mismas por el vuelo del aparato. En el plano en cuestión, o en documento aparte deberán indicar, además, los siguientes datos:

- Emplazamiento exacto del lugar que ocupa la base de la grúa dentro del solar.*
- Proyección horizontal del vuelo de su pluma sobre las vías y espacios públicos colindantes y la superficie en metros cuadrados del segmento o segmentos ocupados en cada una de ellas.*
- Medida de la longitud de la pluma desde su eje (radio de la circunferencia de vuelo de la grúa).*
- Distancia desde el eje a cada una de las vías o espacios públicos con linde el solar.*
- Ancho de las calles colindantes.*
- Duración del aprovechamiento con la grúa del dominio público solicitado.'*

Séptimo. Aprobar definitivamente la imposición de la Tasa por Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local mediante Cajeros Automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública así como su correspondiente Ordenanza Fiscal Reguladora que a



continuación se indica, para su entrada en vigor y comienzo de aplicación a partir de 1 de enero de 2014.

‘ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO LOCAL MEDIANTE CAJEROS AUTOMÁTICOS DE ENTIDADES FINANCIERAS INSTALADOS EN LA FACHADA DE ESTABLECIMIENTOS Y MANIPULABLES DESDE LA VÍA PÚBLICA.

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 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y de conformidad con lo previsto en los artículos 20 y 57 del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, este Ayuntamiento establece la tasa por aprovechamiento especial del dominio público local mediante cajeros automáticos de entidades financieras instalados en la fachada de establecimientos y manipulables desde la vía pública.

Artículo 2º. Hecho imponible.

1. Constituye el hecho imponible de la Tasa el aprovechamiento especial del dominio público con cajeros automáticos y demás aparatos de que se sirven las entidades financieras para prestar sus servicios, que sean instalados en la fachada de establecimientos y que puedan manipularse desde la vía pública.

2. La obligación de contribuir nace por el otorgamiento de la concesión de la autorización administrativa o desde que se realice el aprovechamiento si se hiciera sin la correspondiente autorización.

3. Esta tasa es independiente y compatible con cualesquiera otra exacción que pueda gravar la instalación o utilización de este tipo de cajeros.

Artículo 3º. Sujeto pasivo.

1. *Son sujetos pasivos de esta Tasa las personas físicas o jurídicas y las entidades que se señalan en el artículo 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, a cuyo favor se otorguen las autorizaciones o quienes se beneficien del aprovechamiento, si se procedió sin la oportuna autorización y, en cualquier caso, la entidad financiera titular del cajero automático.*

2. *Tendrán la condición de sustitutos del contribuyente los propietarios de los edificios o locales donde se ubiquen los aparatos o cajeros objeto de esta Tasa.*

Artículo 4º. Responsables.

Serán responsables solidarios y subsidiarios de la deuda tributaria las personas físicas y jurídicas citadas en los artículos 42 y 43 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General tributaria.

Artículo 5º. Exenciones y bonificaciones.

No se reconocerá exención ni bonificación alguna en los importes de las cuotas tributarias reguladas en la presente Ordenanza.

Artículo 6º. Cuota tributaria.

La cuota tributaria, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 24.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RDL. 2/2004, de 5 de marzo, por cada cajero que sea instalado en la fachada de establecimientos y que pueda manipularse desde la vía pública será la siguiente:

<u><i>Categoría Vía Pública</i></u>	<u><i>Tarifa/Euros</i></u>
<i>Primera*</i>	<i>592,00</i>
<i>Segunda</i>	<i>532,80</i>
<i>Tercera</i>	<i>503,20</i>

** Zona Extra a efectos del IAE, según mapa que se adjunta.*



Artículo 7º. Período impositivo y devengo.

1. El periodo impositivo comprenderá el año natural, salvo en los supuestos de inicio o cese del aprovechamiento especial, en cuyo caso, el período impositivo se ajustará a esta circunstancia con el consiguiente prorrateo de la cuota, calculándose las tarifas proporcionalmente al número de trimestres naturales que resten para finalizar el año, incluido el del comienzo del aprovechamiento especial.

Asimismo y, en caso de baja por cese en el aprovechamiento, las tarifas serán prorrateables por trimestres naturales, incluido aquél en el que se produzca dicho cese. A tal fin, los sujetos pasivos podrán solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los trimestres naturales en los que no se hubiera producido el aprovechamiento citado.

2. La tasa se devenga y nace la obligación de contribuir cuando se trate de aprovechamientos ya autorizados y, en tanto no se solicite su baja, por años naturales, el primer día del período impositivo.

Cuando se trate de nuevos aprovechamientos, la tasa se devenga y nace la obligación de contribuir en el mismo momento de solicitar el otorgamiento de la correspondiente autorización administrativa o, en su defecto, desde el mismo momento en que se realice materialmente el aprovechamiento real y efectivo.

Artículo 8º. Normas de Gestión.

1. El cobro de la tasa regulada en esta Ordenanza se efectuará anualmente por el sistema establecido por el Ayuntamiento para los tributos de cobro periódico por recibo, en el plazo comprendido entre el 1 de marzo y el 30 de abril de cada año, ambos inclusive.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior la matrícula-padrón correspondiente estará constituida por todos los cajeros, sometidos a tributación el 1 de enero de cada año mediante la presente tasa y que hayan sido declarados o

incluidos de oficio por el Servicio de Gestión Tributaria Específica Actividades Económicas y otros Servicios del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

3. Cuando se trate de nuevos aprovechamientos no incluidos en la matrícula, las personas o entidades interesadas en la concesión de los aprovechamientos a los que se refiere esta Ordenanza, estarán obligados a presentar declaración de alta por la instalación de nuevos cajeros en los diez días hábiles previos a su puesta en funcionamiento, indicando en la citada declaración la entidad financiera titular del cajero, NIF, representante y emplazamiento del cajero.

En este supuesto, el pago se exigirá mediante liquidación notificada, prorrateándose, en su caso, el importe de la liquidación por trimestres naturales, incluido el del alta.

Una vez notificada la liquidación inicial de inclusión en el padrón, los recibos siguientes se notificarán mediante edictos colectivos que se publicarán en el Boletín Oficial de la Provincia.

4. Del mismo modo, en caso de baja, deberá presentarse la declaración de baja por las alteraciones que se produzcan en su red de cajeros, en el plazo de treinta días hábiles contados a partir del siguiente al que se produzcan, prorrateándose el importe de la tasa por trimestres naturales, incluido el de la baja.

5. Cuando se produzca un aprovechamiento sujeto a esta tasa sin la preceptiva autorización municipal previa o sin la oportuna declaración de alta, sin perjuicio de las medidas que resulten procedentes en ejercicio de las facultades demaniales y potestades administrativas del Ayuntamiento, e imposición de las sanciones que resulten procedentes, la Inspección de Tributos levantará acta y practicará la liquidación que corresponda. La regularización del aprovechamiento, cuando sea procedente, requerirá el pago de la liquidación practicada por la Inspección, sin perjuicio de las demás medidas que resulten pertinentes.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA



Durante el primer año de vigencia de la presente Ordenanza, esto es, el ejercicio 2014, la administración municipal realizará de oficio una lista cobratoria inicial de la tasa y notificará a los interesados las liquidaciones correspondientes.

Para sucesivos ejercicios se incluirán en el padrón anual procediéndose conforme a lo establecido en el artículo 8.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Fiscal entrará en vigor tras su publicación íntegra en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia y continuará en vigor hasta que se acuerde su derogación o modificación expresa.'

18.

“Por acuerdo plenario de fecha 27 de septiembre de 2013 se aprobó provisionalmente la modificación de las Ordenanzas Fiscales municipales del Ayuntamiento de Valencia.

Una vez finalizado el período de exposición pública y, de conformidad con lo prevenido en el artículo 17.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, mediante Decretos de Alcaldía de fecha 4 de diciembre de 2013 se ordenó la publicación del acuerdo provisional elevado a definitivo y el texto íntegro de la modificación de diversas Ordenanzas Fiscales municipales para el ejercicio 2014, al no haberse presentado reclamaciones durante el citado período de exposición pública:

Así pues, en virtud de lo informado por el Servicio de Gestión Tributaria Específica-AE, de conformidad con el dictamen de la Comisión de Hacienda, Dinamización Económica y Empleo se acuerda:

Único. Dar cuenta de los Decretos de Alcaldía de fecha 4 de diciembre de 2013 por los que se ordena la publicación del acuerdo provisional elevado a definitivo y el texto íntegro de la modificación de las Ordenanzas Fiscales municipales para el

ejercicio 2014 que a continuación se relacionan, al no haberse presentado reclamaciones durante el citado período de exposición pública:

- Tasas por Realización de Actuaciones Singulares de Regulación del Tráfico.
- Tasa por la Prestación del Servicio de Retirada de Vehículos de la Vía Pública y subsiguiente custodia de los mismos.
- Tasa por Prestación del Servicio de Extinción de Incendios, Prevención de Ruinas, Socorro, Salvamento y otros análogos.
- Tasa por Prestación del servicio de Cementerios Municipales, Conducción de Cadáveres y otros servicios funerarios de carácter municipal.
- Tasa por Prestaciones de Servicios de Sanidad.
- Tasa por Prestación de los Servicios Administrativos en Pruebas y Expedientes de Selección de Personal.
- Tasas por el Depósito de Muebles y otros objetos en los Almacenes Municipales.
- Tasa por la Prestación del Servicio de Estadística Municipal.
- Tasas por las Enseñanzas Oficiales impartidas en el Conservatorio Municipal de Música “José Iturbi”.
- Tasa por Servicios Motivados por Espectáculos Pirotécnicos.
- Tasa por Prestación del Servicio de Celebración de Bodas Civiles.
- Tasas por la Prestación de los Servicios Relativos a las Actuaciones Urbanísticas.
- Tasa por Prestación del Servicio de Mercados.

- Tasa por la Prestación del Servicio de Alcantarillado, Colectores y Estaciones de Bombeo.
- Tasas por la Reproducción de Documentos y Libros de Bibliotecas, Archivos Históricos y Hemerotecas.
- Tasa por Prestación de Servicios en Centro Residencial Municipal para Personas con Discapacidad Intelectual.
- Tasa por Expedición de Documentos Administrativos.
- Tasa por Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública.
- Tasas por Utilización Privativa o Aprovechamiento Especial de Bienes de Dominio Público Municipal con Mercancías, Materiales de Construcción, Puestos, Barracones, Espectáculos y otras instalaciones análogas.
- Tasa por Ocupación de Terrenos de Uso Público por Mesas y Sillas con Finalidad Lucrativa.
- Tasas por Instalación de Quioscos en la Vía Pública.
- Tasas Aplicables en Mercados Extraordinarios, Mercadillos, Rastros y cualquier otro tipo de venta no sedentaria en la ciudad de Valencia.
- Tasas por Entradas de Vehículos a través de las Aceras y Reservas de Vía Pública para Aparcamiento Exclusivo y Carga y Descarga de Mercancías de cualquier clase.
- Tasas por Apertura de Calicatas y Zanjas en Terrenos de Uso Público y cualquier remoción de pavimento o aceras en la vía pública.
- Tasa por Uso Privativo o Aprovechamiento Especial de Instalaciones y Edificios Municipales.
- Tasa por Instalación de Anuncios Ocupando Terrenos de Uso Público Local.”

MOCIONES**19.**

Se da cuenta de una moción suscrita por el Sr. Ribó, portavoz del Grupo Compromís, sobre dimisión del gobierno valenciano y convocatoria de elecciones anticipadas, en los siguientes términos:

“El recent tancament de Ràdio Televisió Valenciana decretat pel govern valencià en un temps rècord, amb nocturnitat i traïdoria com deien els treballadors de la casa, ha suposat la gota que ha fet vessar el got de la indignació de la ciutadania. Les darreres manifestacions protagonitzades pels treballadors i treballadores de RTVV han deixat palès que el govern valencià no té la majoria social. L’opinió majoritària, i així ho venen testimoniant les darreres enquestes d’opinió i del sentit de vot, és que aquest govern i el projecte polític del Partit Popular valencià ha arribat al seu final, tant a la Comunitat Autònoma Valenciana, amb el Sr. Fabra com a president, com a la Ciutat de València, amb la Sra. Barberá com a alcaldessa.

La injusta, innecessària i arbitrària decisió deixa al carrer a 1.600 treballadors i treballadores que depenien de manera directa del treball a RTVV. I a més, segons diversos estudis, el tancament afectarà a més 4.600 llocs de treball indirectes. Un vertader despropòsit si tenim en compte que la taxa de desocupació a la nostra comunitat autònoma és del 28’3%, segons dades de l’Institut Nacional d’Estadística (INE) al tercer trimestre de 2013; dos punts per damunt de la mitjana espanyola.

Però aquest tancament de RTVV no deixa de ser un símptoma d’un problema molt més greu que tenim els valencians: un govern absolutament sobrepasat per la situació, incapaç de fer front a Madrid en la seua deriva antiautonomista –especialment contra aquelles comunitats amb llengua pròpia com la nostra– i sense capacitat de proposar polítiques que ajuden en el dia a dia als valencians.

L’abús de poder i la ‘festa’ infinita de què gaudien els alts càrrecs del Partit Popular valencià ens ha costat molt car als valencians. Potser l’exemple més trist per les gravíssimes conseqüències per al futur és la desfeta del sistema bancari i de caixes

valencià. Els valencians hem passat de tindre la 3a i 4a caixa, Bancaixa i la CAM, a no tindre'n pràcticament cap (només ens resta Caixa Ontinyent i Caixa Popular). A més, el nostre banc insígnia, el Banc de València, també ha desaparegut absorbit per un banc català.

L'origen l'hem de buscar en la decisió del Partit Popular, aleshores presidit per Eduardo Zaplana, en canviar la Llei de Caixes per poder controlar el poder a les dites caixes i així poder obtindre el finançament necessari per als projectes megalòmans impulsats pel PP, com ara: Terra Mítica, Ciutat de la Llum, Ciutat de les Arts i les Ciències i un llarg etcètera d'inversions ruïnoses que han dut a la nostra autonomia a tindre un dels majors deutes de totes les autonomies de l'Estat: 29.325 milions en termes absoluts (només superats per Catalunya) i un 29,4% del deute en relació amb el PIB (la primera de tot l'Estat), a dades del segon trimestre de 2013 segons el Banc d'Espanya. Situació agreujada per la decisió del govern de liberalitzar el sòl i provocar una de les majors bombolles immobiliàries de la història, el que ha conduït a un elevadíssim endeutament de les famílies provocant drames com el fenomen dels desnonaments.

Només ens faltava conèixer la posada en venda del València Club de Futbol per a coronar la llista de conseqüències i despropòsits d'una política malbaratadora i megalòmana, que encara que s'haja afrontat per una entitat privada s'ha fet amb el consentiment i ànim tant de la Generalitat com de l'Ajuntament de la ciutat. Ho estem perdent quasi tot com a valencians. Però açò, no és una qüestió d'atzar ni de mala fortuna: és el fruit d'una pèssima política duta els últims anys des de l'Ajuntament i la Generalitat que cal canviar de forma urgent.

A més, la nostra autonomia està a la cua en tots els indicadors de desenvolupament. En concret, el PIB per càpita de la nostra comunitat autònoma, l'indicador que habitualment s'usa per a mesurar el desenvolupament d'un territori, se situà al 2012 en 19.964 euros, molt lluny de les comunitats autònomes més avançades amb les que hauríem d'estar per història i potència econòmica. El nostre PIB per càpita està per baix de la mitjana espanyola. Només els ciutadans de Ceuta, Melilla, Castella-la Manxa, Múrcia, Andalusia i Extremadura són més pobres que nosaltres. Com és

possible que una comunitat autònoma, històricament receptora de persones d'altres parts de l'Estat i del món, ara siga més pobre que moltes d'eixes regions d'on provenien les persones que venien a buscar treball ací?

Aquesta situació s'hauria de compensar amb el sistema de finançament, on el president Fabra i tots els anteriors presidents populars han sigut incapaços d'aconseguir cap avanç. Tot i que els valencians tenim un PIB per càpita per baix de la mitjana espanyola, seguim sent donants nets a l'Estat. Som l'únic cas on passa això. I el Partit Popular és incapaç de solucionar-ho.

Per una altra banda, el gravíssim problema de corrupció que pateix el Partit Popular de la Comunitat Valenciana, amb més de 100 persones imputades per diferents casos de corrupció –algunes de les quals han tingut importants responsabilitats al govern, nou d'elles foren consellers de la Generalitat– no és un fet aïllat a la desfeta econòmica de la nostra autonomia. La gravíssima crisi econòmica que patim a tot l'Estat s'ha vist agreujada ací per la incompetència dels nostres governants i pels casos de corrupció. Quan el Partit Popular deia que ens volia posar al mapa, els ciutadans no pensaven que anava a ser d'aquesta manera.

Els casos Gürtel, Bárcenas, Brugal, Cooperació, Nóos, Over Marketing, Terra Mítica, Canal 9, Ivex..., són exemples de com la corrupció ha estat en l'origen de la desfeta econòmica del nostre País. Cal remarcar que més del 16% dels diputats autonòmics del Partit Popular estan encausats en casos de corrupció i que més de 100 militants del PP de la nostra comunitat estan imputats per corrupció, xifra sense parangó en qualsevol democràcia occidental. I que això s'ha saldat amb... zero dimissions per part de cap diputat.

Dia sí, dia també, la nostra terra ix als mitjans de comunicació per mostrar casos de corrupció o per mostrar la nostra desfeta econòmica. Els valencians som molt més que això, però aquest govern impedeix veure la immensa capacitat de la nostra gent per eixir endavant.

Per tot açò, presentem la següent proposta d'acord:



El Ple de l'Ajuntament de València davant la gravíssima crisi social, econòmica i institucional que pateix la nostra Comunitat Autònoma sol·licita al president de la Generalitat que dissolga les Corts i convoque eleccions anticipades per tal de donar la paraula a la ciutadania.”

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, el Sr. Ribó expone:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Efectivament, en aquesta moció demanem que aquest Ajuntament sol·licite al Govern de la Generalitat la seua dimissió i convocatòria d'eleccions anticipades. Qualsevol persona que viu a la nostra ciutat o a la nostra comunitat -sabia que no els hi agradaria, però no ho he fet perquè els hi agrada; de veritat- és conscient de què estem en una situació límit...”

La Sra. Alcaldesa manifesta:

“Hemos estado absolutamente en silencio a lo largo de todas las horas para lo que ustedes han querido pronunciar, lo que hayan querido pronunciar. ¿Quiere seguir, por favor? Hemos soportado absolutamente toda la cantidad de falsedades, mentiras y marrullerías que han querido decir. Haga usted el favor de seguir su discurso.”

Prosigue el Sr. Ribó diciendo:

“Sra. Barberà, per moltes que n'haja sentit en el meu cas encara me'n quede amb moltes en compensació per totes aquelles que he sentit de vosté en vint-i-dos anys, moltes més.

El tancament de RTVV ha suposat la gota que fa vesar el got. Deixar el nostre país sense un instrument fonamental per a qualsevol autonomia, sobretot aquelles que tenim llengua pròpia, és senzillament mutilar el nostre autogovern. Només hi ha una experiència a Europa de tancament d'una televisió pública: en Grècia. La seua forma de governar ens ha convertit en la Grècia espanyola, amb tot el que això significa. Significa, en primer lloc, que envia a l'atur a 1.600 persones directament i a uns 4.600

treballadors indirectes en una comunitat amb el 28,3% d'atur segons l'INE, dos punts per damunt de la mitja nacional.

Però els valencians, per culpa seua no hem perdut només RTVV, també hem perdut totes les entitats bancàries importants: Bancaixa, CAM, Banc de València... Exceptuant Bancaixa, que ha passat a ser un satèl·lit de Madrid, els altres dos sembla fet per algun infiltrat catalanista, han passat a mans de bancs catalans. És difícil fer més mal a l'economia valenciana i les seues possibilitats de futur. És quasi impossible ser més negat i irresponsable en la gestió econòmica i els recorde que estes persones, alguna d'elles havia estat aquí, estaven manant aquestes entitats pel vot del PP, entre ells el de la Sra. alcaldessa.

Ens queixem d'estar mal finançats a nivell autonòmic i tenen raó. Som la comunitat autònoma pitjor finançada per càpita i a la vegada seguim sent fiscalment donants del govern estatal. La culpa la té el Sr. Montoro i els anteriors ministres, per suposat. Però la culpa fonamental la tenen vostés i tots aquells que votaren a favor d'una reforma de l'Estatut d'Autonomia sense cap reivindicació de finançament dels valencians. Recorde la soledat dels qui votàrem en contra per no demanar el deute històric ni el finançament adequat, però a vegades és bo quedar-se sol.

L'últim episodi de degradació l'estem vivint estos dies: la venda del València, CF, per a poder fer front a un deute molt elevat. És tot un símbol de la forma de fer les coses: la mala manera, la pèssima gestió, els deliris de grandesa que du a l'equip més emblemàtic a aquesta desfeta. I li recorde, Sra. Barberà, la seua responsabilitat i la participació de l'Ajuntament que vosté dirigeix en les operacions immobiliàries que han dut a un camp de futbol a mig construir i al València, CF, a aquesta situació.

Tota aquesta situació està amanida amb uns nivells de corrupció que ja afecta a més de 100 persones imputades del PP, a més del 16% dels diputats i diputades autonòmiques imputats. Gürtel, Emarsa, Brugal, Nóos, Terra Mítica, Carlos Fabra –ja condemnat-, Canal 9, Hernández Mateo –ex alcalde de Torreveja ja condemnat-, Ivex, etc. I una constant: zero dimissions.



Sra. Barberà, quan vostés diuen que han ficat València en el mapa tenen raó, l'han ficat en el mapa de la corrupció. Avui en primera plana d'un diari ho veiem: s'ha hagut de retirar un calendari perquè ficava València com a lloc de la corrupció, concretament de la Casa de la Moneda. Quan els espanyols pensem en València, cada mes ens ve a la ment la imatge de la corrupció. Pitjor impossible i vostés són els únics responsables.

Per tant, tenim motius, massa motius, per a demanar que es dissolguen les Corts Valencianes i es convoquen eleccions anticipades. I li diem, Sra. Barberà, ens agradaria poder demanar-ho també a l'Ajuntament, però sabem que no podem fer-ho legalment.

Gràcies.”

El Sr. Calabuig expone:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Muy amable por permitirnos siempre responderle sus intervenciones.

El que volia dir és que els socialistes valencians ja varem expressar el passat mes de novembre la necessitat de la convocatòria d'eleccions a la Generalitat Valenciana motivada per la greu situació econòmica, social i moral que està patint la nostra comunitat, i l'evident responsabilitat de l'actual govern del PP en les nostres institucions.

El tancament de la RTVV és una expressió visible del final d'una època, que es recordarà en la història com una època trista i lamentable. La situació social ha esdevingut insostenible i s'ha arribat als 700.000 parats, dels quals, com saben vostés molt bé- prop de 100.000 són veïns i veïnes de València. Una taxa total d'aturats que és pròxima al 30%, és a dir, tres punts per damunt de la mitjana espanyola, amb una derivada crítica com és el risc de pobresa i exclusió en què es troba vora un terç de la població valenciana.

La nostra comunitat ha patit un govern irresponsable i som l'única que els últims vint anys ha perdut sistemàticament pes en la seua renda per càpita, quedant 14 punts per baix de la mitjana espanyola. Sí es veritat que la crisi ha retornat a Espanya a les xifres dels 2003, a la Comunitat Valenciana l'ha situat en la dècada dels 90.

La Generalitat deu més de 30.000 milions d'euros a les entitats financeres i tampoc no és capaç d'enfrontar deutes multimilionaris que té en empreses, institucions, com la mateixa ciutat de València on després d'abandonar infraestructures importants –escoles, centres de salut, ajudes a dependents, etc., el deute total en la nostra ciutat des del nostre punt de vista supera els 1.200 milions d'euros.

A més a més, lamentablement els casos de corrupció que afecten a nombrosos diputats i desenes de càrrecs públics del PP són inacceptables i estan deteriorant greument la imatge de la nostra comunitat.

És per això que creiem que aquest Ajuntament no pot ser aliè a esta situació insostenible que afecta directament els veïns i les veïnes de València i òbviament anunciem el nostre vot favorable a la moció.”

Se ausentan de la sesión los Sres. Crespo y Sarrià.

El Sr. Sanchis dice:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Ja vam tindre un debat el mes passat al voltant del tancament de RTVV. Vam tindre ací la presència de representants dels actors i de les actrius del País Valencià, vam tindre també la representació del Comité d'Empresa. Al final, el tancament es va produir de la forma més vergonyosa que es recorda en la història del nostre país.

Eixe motiu conjuntament amb la resta de motius que explica la moció fan que nosaltres ens sumem. Ho hem dit moltes vegades, hi hauria que tindre solament un



mínim de dignitat democràtica per a què els Sr. Fabra no convocara eleccions. Esperem que la tinga, convoque eleccions i dissolga les Corts Valencianes al més aviat possible perquè es tracta d'un govern que no solament és ineficaç per combatre la crisi sinó perquè dia rere dia dóna exemple de com no s'ha de governar una comunitat autònoma.

Gràcies.”

El Sr. Grau, cerrando el primer turno de intervenciones, manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Por respeto a la legalidad y a la institución que representamos y vistas las competencias en esta materia de este pleno, solicito que pasemos a votación.”

Finalizado el debate y sometida a votación la moción, el Ayuntamiento Pleno acuerda rechazarla por los votos en contra de los/las 19 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan a favor los/las 12 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, *Compromís* y EUPV presentes en la sesión.

Se ausenta de la sesión, por motivos de su cargo, la Sra. Alcaldesa, siendo sustituida en la presidencia por el segundo teniente de alcalde, Sr. Domínguez, al ejercer el vicealcalde funciones de portavoz del Grupo Popular.

20.

Se da cuenta de una moción suscrita conjuntamente por el Sr. Estrela, la Sra. Soriano y el Sr. Sanchis, de los Grupos Municipales Socialista, *Compromís* y EUPV respectivamente, sobre el funcionamiento de las comisiones y sesiones de los consejos de distrito, en los siguientes términos:

“La participació als assumptes públics, és un dret de la ciutadania atorgat per l'article 23 de la Constitució Espanyola (*La ciutadania té el dret a participar en els assumptes públics directament o per mitjà de representants [...]*), que ha sigut posteriorment desenvolupat en distintes lleis de l'Estat i de la nostra comunitat autònoma. Així mateix, a l'àmbit municipal este dret de participació aconseguix una major rellevància.

- Per la pròpia definició dels municipis que estableix l'article primer de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local.
- Llei 57/2003, de mesures de modernització del govern local.
- Llei 11/2008, de participació ciutadana de la Comunitat Valenciana.
- Llei 8/2010, de 23 de juny, de la Generalitat, de Règim Local de la Comunitat Valenciana.

L'article 128 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local, fixa que els districtes constituïxen divisions territorials del municipi, i els defineix com òrgans de gestió desconcentrada municipals que desenvolupen la participació ciutadana.

Així, en este sentit, l'Ajuntament de València, mitjançant l'acord plenari de data 28 de setembre de 2008, va subscriure la recomanació núm. 19(2001) del Comitè de Ministres dels estats membres sobre la participació de les ciutadanes i dels ciutadans en la vida pública, de manera que es comprometia al compliment dels principis que en esta s'arreglen.

El nou Reglament de Participació Ciutadana de l'Ajuntament de València (aprovat per Acord Plenari de: 28.09.2012, Publicació al BOP de: 26.10.12), estableix una sèrie de principis inspiradors de l'actuació municipal en l'àmbit de la participació i a l'article 13 estableix la participació als consells de districte.

El Reglament Orgànic de Govern i Administració de l'Ajuntament de València al títol V capítol II defineix els Òrgans Territorials Desconcentrats i estableix el funcionament de les Junes Municipals de Districte d'este municipi.

Ara bé, només amb les lleis i la normativa no hi ha prou. És una obligació de les administracions afavorir els mecanismes adequats de participació per tal que la ciutadania pugua sentir-se representada i escoltada. És a dir, depén del desenvolupament i aplicació d'aquesta normativa que la ciutadania en sentir-se partícip de les decisions, les faça seua i senta l'Ajuntament com una institució propera o pel contrari se'n despreocupe i tinga la percepció d'un Ajuntament com una institució llunyana i únicament amb funcions recaptatòries.

En aquest sentit les Junes de Districte són l'instrument més proper a la ciutadania. Tot i això, l'experiència de funcionament de les Junes Municipals de Districte en este mandat, han evidenciat mancances molt importants, amb interpretacions dels Reglaments que els regulen, que han estat contestades molt negativament per la ciutadania i les entitats que els representen, així com per este grup polític municipal.

Per tot l'anteriorment exposat la regidora i els que subscriuen en el seu nom i en nom dels Grups Socialista, Compromís i Esquerra Unida formulen les següents propostes d'acord:

Primera. Sol·licitar a les Junes Municipal de Districte un informe de les incidències que s'han donat de funcionament relatiu a la participació i al funcionament de les comissions i sessions dels consells de districte, que siga tramés a la comissió d'Administració Electrònica, Personal, Descentralització i Participació competent en este àmbit.

Segona. Elaboració d'una proposta d'actualització de la reglamentació del funcionament de les comissions i de les sessions dels consells de les Junes Municipals per part de la Comissió d'Administració Electrònica, Personal i Descentralització, que facilite una major participació ciutadana. A aquest efecte, es crearà una comissió mixta amb participació de les entitats veïnals i socials de la ciutat i els partits polítics.

Tercera. Que mentre estiga aprovada la nova reglamentació les juntes ordinàries es celebren com estava acordat durant l'última setmana del trimestre i s'adeqüen a un horari que permeta la participació efectiva de la ciutadania.

Quarta. Que fins que estiga aprovada aquesta nova reglamentació, que el termini màxim de presentació de mocions als consells de districte ordinaris siga de 4 dies anteriors a la sessió fins les 14 h, tal i com recull l'article l'article 120 del Reglament Orgànic del Ple.”

Antes de dar comienzo al debate, el Alcalde en funciones concede el uso de la palabra, por tres minutos, en cumplimiento de lo establecido en el art. 12 del Reglamento de Participación Ciudadana, a D. *****, en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, por haberlo solicitado mediante escrito presentado en el Registro General de Entrada de la Corporación, quien se expresa en los siguientes términos:

“Muchas gracias. Sra. Alcaldesa. Sres. Concejales.

Desde la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia en este punto queremos aportar nuestra visión respecto al funcionamiento de las Juntas Municipales como órgano de descentralización municipal.

Entendemos que la participación de los ciudadanos no se acaba con el hecho de votar cada cuatro años, se ha de proyectar ese derecho a través de múltiples herramientas participativas que la reglamentación permite. La democracia participativa en el ámbito local consiste en el pleno desarrollo de los ayuntamientos democráticos para una administración de calidad. Somos muchos y muchas los que creemos que la participación ciudadana es un eje de la democracia, que la calidad de la democracia depende de la existencia de una ciudadanía activa, de una ciudadanía comprometida.

Los ayuntamientos son las instituciones más cercanas a los ciudadanos y ciudadanas haciendo de la política local el escenario privilegiado para la participación y profundización en la democracia para la creación de la ciudadanía. La proximidad de los ciudadanos y las ciudadanas es un factor esencial que posibilita la coherencia ante las

propuestas estratégicas de ciudad. La comunicación, la información, la consulta y la corresponsabilidad son los ámbitos del sistema de participación entre el gobierno y la ciudadanía.

Por ello, porque la participación ciudadana es una propuesta ideológica, también es una herramienta de trabajo que incorpora la riqueza de la ciudadanía al hecho estratégico y cotidiano. Por ello, en este caso las asociaciones ciudadanas -y más las históricas, las vecinales- estamos reivindicando una verdadera democracia participativa cuya base no hay que inventarla, está en los reglamentos, las leyes... Exigimos su aplicación objetiva, no la interpretación por parte de algunos responsables que hacen en el caso de las Juntas Municipales.

El Ayuntamiento es la Administración más próxima a los ciudadanos de forma transparente y participativa. Por ello, tendríamos que extender la participación a todas las entidades ciudadanas que pudieran aportar propuestas para mejorar el funcionamiento de esta ciudad y para ello hay que reforzar e implementar el tejido asociativo tan abandonado e incluso en algunos casos perseguido de forma indirecta sólo por el hecho de ver un modelo de ciudad diferente.

Son los órganos de descentralización los que tendrían que tener un protagonismo ciudadano en el día a día. El impulso en este caso de las Juntas Municipales debería plantear temas de ciudad, de barrios..., dotándole de la importancia y presupuestario para tener un nivel participativo y fomentando temas tan importantes como:

- Fomento del empleo y reinserción laboral

- Abrir la participación y el debate a grandes temas que lleven a diseñar nuestra ciudad, nuestros barrios, como:

- . Ocio.

- . Recuperación económica.

- . Impulso del deporte base.

- . Debate real de las Ordenanzas.
- . Los Presupuestos que se aplican restrictivos en inversiones son necesarios en este caso a su déficit fomentar los servicios públicos como garantía de igualdad entre los ciudadanos, dando prioridad a coberturas sociales como objetivo fundamental.
- . Presupuestos más participativos, llevándolos a la máxima descentralización.
- . Presupuestos que fomenten la participación y hagan protagonista al ciudadano y la ciudadana a través del apoyo a los colectivos sociales machacados durante ya tres años con la retirada de la subvención necesaria para su funcionamiento.

Por todo ello, entendemos que es evidente que se está evitando dar un impulso a la descentralización secuestrando la importancia que tienen los consejos de distrito constatando una realidad existente que responde a la regularización organicoadministrativa del gobierno municipal y a una propia definición de las Juntas de Distrito como instituciones de descentralización y participación ciudadana.

Un aspecto a seguir reivindicando -sobre todo debido a la situación socioeconómica- es necesario abrir gestión cívica de determinadas competencias municipales. Podríamos concluir que el derecho a la participación no es un fin en sí mismo sino un medio para permitir la aportación ciudadana, aportación que trata de modificar, cambiar, transformar una determinada realidad, la realidad de una ciudad en este caso poco descentralizada.

Gracias.”

Se reincorpora a la sesión el Sr. Sarrià.



Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, el Sr. Estrela manifiesta:

“Gràcies, Sr. alcalde. Tinc l’orgull de què vosté sempre em done la paraula.

Esta moció que avui duem ací té dos justificacions clares. Una primera és fonamental i seria que este Ajuntament ha de ser conscient de què la participació ha de ser inspiradora de tota l’activitat d’este Ajuntament i per tant el complement d’allò que és la democràcia representativa, que eixa evidentment la desenvolupem tots nosaltres. Però hem d’anar més enllà, hem d’anar a això que seria la democràcia participativa arribant a fer possible que tot allò hui en dia al carrer –i seríem cecs si no vérem- està reclamant la societat li donàrem un camí, una opció de presència en la presa de decisions.

N’hi ha una segona justificació, és legal i en eixa crec que coincidim tots. Des de l’àmbit més ample que podria ser la Constitució Espanyola que al seu art. 23 ja fixa quin és el camí per a la participació, passant per les legislacions autonòmiques i arribant a esta Administració on clarament el nostre Reglament Orgànic de Govern i Administració en els seus capítols segon i cinquè crea uns òrgans que ja els anomena com òrgans desconcentrats, o siga, van a ser unes juntes municipals, uns òrgans que apropen el govern a la ciutadania amb la finalitat de potenciar eixa participació. També reafirma en l’àmbit local el Reglament de Participació en el seu art. 13 quin és el camí, com han de participar el ciutadans i les seues organitzacions en estes juntes.

Però fins ací hem arribat a allò que seria la part teòrica i el problema real és la praxis. La praxis és el que hem de tenir en compte i des de l’inici d’este mandat no s’ha donat. La praxis que significa que el procés que hem dut endavant és de retallada de pressupost, s’ha dit en la part del debat dels Pressupostos. Hem deixat estos òrgans de descentralització sense cap pressupost. Aleshores, és evident que si no n’hi ha pressupost hi ha poc a gestionar en eixos òrgans. Hem arribat a un nivell de degradació i d’ostracisme de les juntes que ens duen quasi a la seua desaparició. A més a més, això crec que queda constatat per banda dels vocals, també dels seus vocals, els vocals del govern, que tenen la dificultat d’estar gestionant uns òrgans que no tenen pressupost, que no tenen competències. Aleshores, és molt difícil funcionar en eixos àmbits.

I front a esta situació, què proposem? El que estem proposant és que encara que tenim una base teòrica, caldrà fer un treball d'actualització d'eixa base teòrica que organitza, que estableix el Reglament per a la participació i tenim una comissió a este Ajuntament la qual seria competent en fer una revisió d'eixa reglamentació eixint al pas de problemàtiques que s'estan donant.

Torne a dir, seríem cecs si no diguérem que les juntes de districte no estan funcionant en tot allò que considerem que hauria de funcionar. Per tant, eixa Comissió hauria de recollir de les mateixes juntes quines són les problemàtiques que s'estan produint, fer-ho arribar a esta Comissió, fer un treball d'actualització de la reglamentació que eixira al pas d'eixa situació de funcionament que creiem que no és l'adequat.

Moltes gràcies.”

La Sra. Soriano dice:

“Gràcies, Sr. alcalde en funciones. Sres. regidores, Srs. regidors.

En primer lloc, demanar disculpes perquè en la meua anterior intervenció pensava que no se m'escoltava i potser m'he apropat massa al micro.

‘Per tant, la participació ciutadana s'ha convertit en un dels elements bàsics en el govern i l'administració de les entitats locals. Així, en este sentit, l'Ajuntament de València és conscient que la participació ha de ser un principi inspirador de tota l'actuació municipal i un complement de la democràcia representativa, en una societat en la qual la ciutadania, com a component d'una comunitat política, reclama una presència activa en la presa de decisions. En definitiva, participar consistix a prendre partit i, com a conseqüència, sentir-se part d'una ciutat és participar en el seu govern’.

Aquest fragment està tret de l'exposició de motius del nostre Reglament de Participació Ciutadana. Jo, després de llegir açò, el que pense és que participar consistix en prendre partit i sentir-se part d'una ciutat és participar en el seu govern.

Ara bé, després de com es varen convocar les sessions dels darrers consells de districte del passat 9 de desembre, pot dir el PP mirant a la cara als veïns que està enfortint el teixit cívic i promovent una cultura de participació ciutadana? Jo pense que no; jo pense que el PP ni ha cregut, ni creu, ni segurament creurà en la participació ciutadana.

Als darrers consells de districte no es va respectar l'acord a què arribarem de calendari per a les sessions ordinàries. És més, resulta que es va fer coincidir la convocatòria de la sessió ordinària amb l'extraordinària i així els vocals del PP i els regidors presidents o regidores presidentes no haurien d'anar dos dies diferents a debatre els temes del seu districte. Molt bé, un gran exemple per als veïns i les entitats socials. Quan més greu és la crisi estafa que afecta milers de ciutadans, el PP no vol treballar. Desplaçar-se dos vegades al mes a un districte no és productiu.

És més per no haver convocat les sessions ordinàries i extraordinàries en dies diferents es va avançar, i molt, la convocatòria de la sessió ordinària, de forma que no es varen poder presentar propostes polítiques a temps perquè no es va respectar l'acord de calendari. Bonica forma de tractar a l'oposició i de respectar als nostres votants. Això és creure's la participació ciutadana? Això és enfortir el teixit cívic dels nostres barris? Això és desenvolupar consciència de comunitat? Més bé pareix, i des del nostre punt de vista és així, que el PP menysprea les juntes de districte i les buida de contingut. I ho fa perquè té por. Sí, té por a la ciutadania i per això no vol que la gent participe, diguem-ho clar. El PP valencià és un partit que ja no té la majoria social, és un partit sense idees i que no sap governar ni la Generalitat ni l'Ajuntament de València. I està duent a la ruïna econòmica i a la ruïna moral a la nostra ciutat.

El nostre grup polític va demanar la seua dimissió, Sr. Ramón Isidro, per no garantir el dret de participació dels veïns ni de les entitats socials a les juntes i ho vam fer perquè o bé actua amb mala fe o bé vosté és un incompetent. Què prefereixen, senyors del PP? Que el seu govern siga un incompetent o bé que actua amb mala fe? Per a Compromís la participació dels ciutadans en el govern de la ciutat no ha d'estar condicionada a la voluntat dels governants sinó que és un dret de la ciutadania, a vore si

ens assabentem. I estes paraules no són una agressió, o no ho pretenen ser, contra la seua legítima funció de governants.

Es tracta d'oïr la gent que viu als barris i d'acceptar que els veïns i les veïnes també poden ajudar en la governança de la nostra ciutat. Per això, signem les propostes d'acord, per això signem que hi haja un informe de les incidències i es faça un rendiment del correcte funcionament de les juntes de districte, per això signem que una proposta d'actualització de la reglamentació i poder posar ordre a este galimaties de tres reglaments que moltes vegades entre en competència entre ells, per això demanem que les juntes de districte tinguen lloc en uns horaris als quals els vocals i la ciutadania puguen participar, per això signem tornar a la reglamentació. Per a què serveix signar acords en la Junta de Portaveus que després no es complixen?

Moltes gràcies.”

Se reincorpora a la sesión la Sra. Alcaldesa.

El Sr. Sanchis expone:

“Gràcies, Sra. alcaldessa. Srs. regidors, Sres. regidores.

Quan presentàrem aquesta moció ho férem bàsicament pel que va succeir en la darrera convocatòria de les juntes perquè consideràvem que havia estat la gota que havia desbordat el got. La democràcia al llarg de la seua evolució en la història, el sistema democràtic, ha anat creixent en quant a la forma que es cataloga la ciutadania. Inicialment va ser una gran conquesta democràtica en este país que l'any 1977 la gent, després de 40 anys, poguera votar, era fonamental, era una conquesta que havia costat molt que aquest país la tinguera. Però des de l'any 1977 fins ací ens hem anat dotat de tota una sèrie de ferramentes de participació que fan que votar siga un dret, però no l'únic a l'hora de participar.



La gent, la ciutadania, el poble..., són els qui tenen sempre la capacitat de decidir. Ja no sols de participar en les juntes, ja no sols de protestar per l'hora en què estan sent convocades perquè no pot ser mai les quatre o les cinc de la vesprada, com vam viure el 9 de desembre a la ciutat de València, sinó també la possibilitat de poder participar i prendre decisions. Per això, hi ha molts ajuntaments des de ja fa molt de temps que no solament tenen unes juntes de districte i unes ferramentes de participació on la gent pot participar i decidir la seua sinó que també tenen ferramentes per a exigir i fer complir als equips de govern municipal els compromisos que han adquirit en les eleccions. Podria ficar un exemple, rebutjat per vostés permanentment, com per exemple han estat els Pressupostos participatius que s'han aplicat en altres moltes ciutats. És a dir, que els veïns i les veïnes decidixen en què s'han de gastar les partides en els seus barris.

Aquesta moció, en el recordatori que fem de les diferents lleis i reglaments, inclús d'estatuts, respecte a la necessitat de la participació el que estem fent és un blindatge legal com diu la moció. Però a banda del blindatge legal, les coses s'han de desenvolupar perquè al contrari ens quedem en una situació com el que va succeir en les juntes de districte el 9 de desembre i molt especialment en la Junta de Districte de Marítim, la gent se'n va amb la sensació de què no ha servit de res acudir o presentar diferents propostes. Dic la Junta de Districte de Marítim perquè aquesta es va convocar a partir de la iniciativa i la recollida de signatures per part de l'Associació de Veïns i Veïnes del Cabanyal-el Canyamelar, i per tant tenia tota una sèrie de propostes reivindicatives que van ser ateses però no van ser contestades pels representants de l'equip de govern del PP; contestada tal com volien els veïns i les veïnes.

Per què? Perquè no es pot fer ni resoldre una junta extraordinària que ha costat l'esforç de què moltíssima gent haja signat la seua convocatòria per a en una hora desfer-se de la situació. Pensem que la participació és escoltar, tindre paciència i saber que a hores d'ara les institucions democràtiques i els càrrecs públics estem permanentment qüestionats i qüestionades per una ciutadania que ja no passa més, ja no passa ser únicament espectadors d'un sistema democràtic que troben que no els representa. Per això, és obligació nostra, de les institucions democràtiques com este

Ajuntament, a més, aprofitar que és la institució més propera a la ciutadania per a què, a més d'escoltar els diguem que poden participar i decidir coses fonamentals dels seus barris que estan englobats en els seus districtes.

Per això, les propostes d'acord que hem consensuat els tres grups que presentem la moció pensem que són tres propostes que el regidor hauria d'acceptar en tant que no són qüestions que vagen en contra d'allò que està establert en aquest Ajuntament ni tampoc d'un sentit comú democràtic. A més a més, com diu la proposta, que les juntes municipals facen l'informe d'incidències que explique com funcionen les juntes de districte i puguem debatre en la Comissió de Participació i Descentralització.

Que s'elabore la proposta d'actualitzar la reglamentació i el funcionament de les comissions i les juntes municipals ens pareix fonamental perquè han quedat desfasades per la mateixa història. La democràcia és un sistema que aprèn molt de la història i la història es fa dia a dia, i la gent vol ara participar i dir la seua.

I que, mentre estiga aprovada la nova reglamentació de les juntes ordinàries, això és fonamental, que tinguen lloc com estava acordat durant la darrera setmana del trimestre i s'adeqüen a un horari on mai més tornem a presenciar que es convoquen a unes hores en què de forma deliberada se sap que no poden acudir no sols els veïns i les veïnes sinó que amb moltes dificultats els mateixos vocals dels partits polítics que estan representats en l'Ajuntament.

Espere com deia abans, Sr. Isidro, que puga acceptar vosté aquesta moció que entre altres coses aprofundirà la participació i ens vindrà molt bé no als grups de l'oposició sinó també a vostés.”

Se reincorpora a la sesión el Sr. Crespo.

El Sr. Sanchis Mangriñán responde:

“Alcaldesa, Sres. Concejales. Buenas tardes a todos.

En primer lugar, me he confundido un poco a la hora de leer esta moción porque la presentan Félix Estrela, M^a Pilar Soriano y Amadeu Sanchis. Cuando la leo lo que leo es una primera hoja con muchos artículos. Efectivamente, se han leído algo la legislación. Pero posteriormente cuando hacen la propuesta dicen: ‘*Este grupo político municipal...*’. Me pregunto, ¿este grupo político municipal quién es? ¿Es que ya son el tripartito? Usted, señor portavoz del PSOE, esta mañana decía que no quería saber nada del tripartito, que ustedes mismos harían lo imposible para poder gobernar. Sin embargo, en esta moción aparece lo del tripartito.

Tengo que decirles después de leer todas estas conclusiones que a ustedes lo que les fastidió por lo que se ve es que se convocase a una –las cuatro de la tarde- y se convocase en todas las juntas municipales. Ustedes nos exigen mucho, pero a la hora de dar no dan nada. Y no dan nada sencillamente porque ustedes, el tripartito, en las poblaciones donde gobiernan se toman los plenos de cualquier manera, se ríen de los ciudadanos, se ríen de los compañeros y se ríen de todo el mundo. Tengo la relación de todos los pueblos, por eso de la democracia, en los cuales se han convocado ordinarios y extraordinarios.

La capital que se lleva la palma es Burjassot, que ha convocado un extraordinario a las 14 horas. No olvidemos que ustedes cobran como nosotros y tienen la obligación de estar cuando piden, como nosotros. Sin embargo, en estas poblaciones donde la oposición no cobra las convocan cuando les da la real gana, cuando les pasa por las narices. Burjassot, que es la capital de ustedes, del tripartito, de estos que firman la moción. Extraordinario, 14 horas el día 1 de agosto del 2013. Ordinario, a las 20 horas. Extraordinario, a las 13,30 horas, la gente que tiene que ir tiene que pedir permiso en el trabajo para poder asistir a los plenos, de los cuales sus compañeros sí que cobran pero la oposición no cobra. A las 12,30, a las 11,45, a las 17,13, a las 13, a las 16 –lo que se están quejando ustedes- y a las 17,30 horas.

Eso en cuanto a la capital del tripartito. Si nos marchamos a Sueca, no les quiero decir yo que con 12 horas de antelación. En Burjasot, sí, Sr. Ribó, ríase pero les

debería de dar hasta vergüenza. Aquí nos exige el oro y el moro y ustedes allí son capaces de ningunear la democracia, lo están haciendo en sus poblaciones. Porque su alcalde de Sueca ha convocado a las 8 de la mañana, sí señor, pregúntelo. Y ha convocado a las 13 horas y sin embargo el pleno lo ha realizado a las 12 horas. Sí señor, así es, no diga que no. Dejará el cargo dentro de cuatro días pero todavía es alcalde.

En segundo lugar, cuando ustedes están hablando de incidencias en las juntas municipales no se han producido tantas incidencias. Llevo muchos años presidiendo una junta municipal y creo que son en cuanto a participación bastante modélicas. Primero tienen la palabra los portavoces y después se está hasta las once de la noche; se lo pueden preguntar al Sr. ***** o al Sr. ***** que está ahí arriba, que se terminan a las diez o las once, o cuando sea. El ridículo más espantoso lo hicieron ustedes el otro día, sus portavoces no sabían si entrar o salir. Convocamos a las cuatro y arreglo a seguir, convocamos a las cinco de la tarde. Además, el extraordinario no lleva ni ruegos ni preguntas, por lo tanto no se le pudo dar la palabra al ciudadano. Y cuando termina el extraordinario ustedes se levantan y les puedo decir -por lo menos en Trànsits- que sus portavoces no sabían qué hacer, si entrar o salir. Y los vecinos se quedaron allí. Continuamos, terminamos a las ocho y media. Todos los ciudadanos preguntaron lo que tenían que preguntar y pasaron totalmente desapercibidos.

En cuanto al tema de la legislación, se está cumpliendo a rajatabla. ¿Hasta el punto que me están diciendo que modifiquemos otra vez el Reglamento de Participación Ciudadana? Si se ha aprobado por unanimidad. Se ha traído otra vez, hemos perdido tres meses más y así sucesivamente. Pero nos hemos sentado a trabajar y lo hemos sacado. ¿Ahora qué quiere?, ¿que volvamos atrás y nos tiremos unos años? Si les parece, tiramos atrás, volvemos a redactarlo y nos tiramos el tiempo que sea; ni más ni menos. Pide la informatización, ustedes tienen por correo electrónico...

Continuaré en la siguiente parte.”

Se ausenta de la sesión el Sr. Jurado.

Abierto el segundo turno de intervenciones por la Alcaldía-Presidencia, el Sr. Estrela aduce:

“Gràcies, Sra. alcaldessa. Sres. regidores, Srs. regidors.

A la propera legislatura ens n’anem el Sr. Isidro i jo a Burjassot i ho arreglem això, no patisca. Anirem allí i ho arreglarem. Però és que estem a València, vull dir. I cal solucionar els problemes d’ací, no els de Burjassot, Sr. Isidro. Els de Burjassot ja els arreglaran els de Burjassot, nosaltres anem a arreglar esta ciutat que tenim.

Ho he dit en la meua primera intervenció, negar que en les juntes de districte n’hi ha algun problema és d’estar cecs. Perdoneu-me que vos diga, jo estic en una junta i hi ha problemes, i cal solucionar-los. I el que estem oferint és la possibilitat d’entre tots ja hem aconseguit posar d’acord a tres grups, només falta un. Per a què? Per a solucionar els problemes, que estem cecs si diem que no n’hi ha. N’hi ha problemes en les juntes de districte, anem a parlar-ho. I el que estem proposant no és només que això, que en la Comissió corresponent veja quins són els problemes i intente posar solucions.

La reglamentació? Ja, però és que som una miqueta lents. Sr. Isidro, ja veu vosté el que ens costà allò del Consell Social de la Ciutat, que ens costà quasi una angina de pit aconseguir que es convocara. I ja ho tenim, anem a vore si ara poguérem aconseguir solucionar una miqueta les juntes de districte. Els oferim la possibilitat de parlar-ho i d’intentar solucionar-ho. I vaig a posar un exemple, crec que no este no és el lloc de parlar-ho, és la Comissió.

El problema dels horaris, igual. En l’última convocatòria extraordinària s’haguera solucionat si els portaveus hagueren sigut a *imagen y semejanza* d’este ple que prèviament a les convocatòries hi ha una reunió de portaveus on es parla, se solucionen les coses i s’arriba al ple amb els temes consensuats. Què senzill. Si eixa potser una solució i torne a dir que això cal parlar-ho en la Comissió. Però igual posar en pràctica eixa dinàmica que hi ha ací al ple se solucionaria eixe problema, ja tenim un problema solucionat.

Quan una junta extraordinària és convocada per banda dels veïns i de les veïnes, aporten signatures... Es podia haver solucionat i els secretaris corresponents no hagueren hagut d'anar bojós mirant si les signatures havien de vindre autenticades per un notari, signad es per... N'hi ha problemes, anem a solucionar-los i oferim la nostra col·laboració.

Gràcies, Sra. alcaldessa.”

La Sra. Soriano expone:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Sr. Ramon Isidro, parafraseando al Sr. Vicecalde, no es competencia del municipio de Valencia cuando convoquen o dejen de convocar en Burjassot, Sueca o donde quiera. Estoy hablando de las juntas municipales que dependen del Ayuntamiento de Valencia. Incidencias, muchas. Para empezar, la convocatoria extraordinaria no fue enviada a las entidades debidamente registradas en el Registro Municipal de Entidades hasta tres días antes de la celebración del pleno. Otra incidencia, habiendo peticiones de palabra por escrito en algunos consejos de distrito por parte de entidades, en unos pudieron intervenir y en otros no; así, muchísimas.

Cualquier propuesta que se traiga al Ayuntamiento de Valencia referida a participación ciudadana está abocada al fracaso, ya he perdido la cuenta de las veces que las he traído a plenos, a comisión...; quejas y sugerencias, ya ni hablo. Porque ustedes no tienen intención de entenderlas, por ustedes directamente desaparecerían del mapa y se continuaría gobernando todo desde aquí. Y ese no es el futuro de la política, no es el futuro del gobierno. El futuro es gobernar codo a codo con los ciudadanos, el futuro es tener en cuenta todas las sensibilidades y no el ordeno y mando al cual están ustedes acostumbrados, y espero que pronto se de por finalizado.

Usted no ha hecho una sola referencia a las propuestas, se ha perdido en un debate completamente estéril. Por ello, le pido por favor que apruebe esta moción que como bien ha dicho el compañero del Partido Socialista viene aquí con el pleno consenso de los tres grupos de la oposición, esperando también tener el del gobierno.



Muchísimas gracias.”

El Sr. Sanchis dice:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Sr. Ramón Isidro, a EUPV no li pillarà en un renunci. Si això ho fan en Burjassot, mal fet. Constarà en acta i traslladaré la crítica als meus companys de Burjassot perquè no són hores de convocar un plenari de l’Ajuntament. Ara bé, allò que es fa mal en un lloc no ha de ser el parapet perquè es faça mal en un altre. Per tant, crítica a Burjassot? La que faça falta. O en altres llocs on es faça igual i puga estar EU en el govern. Ara, ací s’han convocat les juntes en unes hores igual d’impertinents per als horaris de la gent que es fa a Burjassot.

Per tant, anem a intentar resoldre que això no siga aixina perquè com s’ha dit abans hi ha una sèrie de propostes que estan ací i no totes estan relacionades amb la modificació del Reglament. Algunes són un informe, que ho puguem debatre en la Comissió. S’ha dit abans que també s’acorde sempre que la darrera setmana del trimestre s’adeqüe l’horari per a la participació efectiva de la ciutadania. I després, els terminis de quatre dies per a la presentació de mocions.

Crec que són propostes concretes que en res alteren el Reglament i que podrien vostés acceptar-les o no. Ho dic perquè si sempre que anem a ficar qualsevol exemple trauen altres ajuntaments, estan en el seu dret i per part d’EUPV si està mal fet ho criticarem. Però això no resoldrà els problemes de convocatòries ni de participació democràtica que hi ha a la ciutat de València, que per altra banda són el referent de la participació del País Valencià perquè som el Cap-i-Casal i per tant el que passa a València és l’espill en què es miraran altres municipis per a poder efectuar o no majors polítiques de participació. Per tant, si això ho fan en Burjassot malament. Però nosaltres ho estem fent pitjor.”

El Sr. Sanchis Mangriñan, cerrando el segundo turno de intervenciones, añade:

“Esta moció no es va a acceptar, per a començar. En segon lloc, esta moció amb els quatre punts que n’hi ha és ni més ni manco el que s’està fent en estos moments perquè anem al Reglamento, al Reglament i al Reglament.

I si els molesta que els diga que el tripartit es dedica a altres coses en altres llocs, ho sent molt. Aquell senyor d’allà del monyo blanc, el portaveu [de Compromís] ens compara amb Berlín. Si li contara el que passa en Berlín potser es callaria i no tornaria a ficar com a exemple Berlín. No obstant això, no estem en Berlín, estem ací.

En segon lloc, es convoquen en primera a les quatre i a les cinc, i li diré perquè. Perquè és que hui a Patraix li tocava fer el ple dimarts de la setmana que ve, que és dia 3º, i no crec que hi haja molta gent que tinga ganes. I en els altres districtes caïa el dia de Nadal. Vostés hagueren anat el dia de Nadal i hagueren dit: *‘Ens han convocat el dia de Nadal i el dia de Cap d’any’*, no. Es va fer de forma i manera per a poder tindre la gent en el seu moment. Vostés, els varem convocar a les quatre senzillament perquè no hi havia pres i preguntes.

I a les cinc de la vesprada, com s’allarga resulta que varem demanar temps. I és que la seua gent en Patraix vaig dir cinc i tres minuts i no varen acabar ni els cinc ni els tres; se’n varen anar. I la desvergonya és que sen varen anar i es varen deixar als ciutadans –i torne a citar a ***** perquè està ací i és amic- fent preguntes i varem estar fins les huit o huit i mitja, després de fumar-se un cigarret i tot el que van esperar per a vore si es podia muntar una gresca, ni més ni manco.

Estan parlant d’informatitzar, es notifica a tot el món, a totes les associacions de veïns..., sí senyor. S’envia per correu, ho sabré jo. ¿O estan dient que la cap de Servici, la cap de Secció i les secretàries de les juntes municipals estan mentint? ¿Què és?, ¿que els funcionaris estan mentint? Jo estic portant ací els papers.

L’únic que vaig a dir és que no acceptem cap punt, el que sí és que per a reorganitzar una miqueta la sessió o les sessions posteriors plantege una alternativa en la qual per a evitar tots els embolics: que tots els plens de les juntes municipals tinguen lloc el dimecres després del ple de cada trimestre, a les sis de la vesprada, després del



ple municipal. O siga, hui, tocaria dimecres de la setmana que ve. Si els pareix bé eixa és la meua alternativa. Si no els pareix bé, ho sent molt.”

La Sra. Alcaldesa concreta la propuesta alternativa en los siguientes términos:

“Los plenos de las juntas se celebrarán los miércoles siguientes a los plenos municipales a las seis de la tarde.”

Finalizado el debate, se somete en primer lugar a votación la alternativa formulada in voce en el transcurso de la sesión por el delegado de Participación Ciudadana, Sr. Sanchis, y el Ayuntamiento Pleno acuerda aprobar la alternativa por los votos a favor de los/las 19 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; hacen constar su abstención los/las 13 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, *Compromís* y EUPV, decayendo en consecuencia la moción original.

El acuerdo se adopta en los siguientes términos:

“Vista la moción suscrita conjuntamente por los Grupos Municipales Socialista, *Compromís* y EUPV, y de conformidad con la alternativa formulada in voce en el transcurso de la sesión por el delegado de Participación Ciudadana, Sr. Sanchis, el Ayuntamiento Pleno acuerda:

Único. Proponer que las sesiones ordinarias de todos los plenos de las juntas municipales se celebren a las 18 horas del miércoles siguiente a la celebración del pleno ordinario de la corporación municipal.”

21.

Se da cuenta de una moción suscrita por el Sr. Sanchis, portavoz del Grupo EUPV, sobre rechazo al anteproyecto de Ley de Seguridad Ciudadana, cuya propuesta es del siguiente tenor:

“El passat 22 de novembre el Consell de Ministres va aprovar l'avantprojecte de Llei de Seguretat Ciutadana, un text que camina paral·lel a la reforma del Codi Penal amb la qual el Govern de Mariano Rajoy vol frenar, de forma oberta, la creixent

mobilització ciutadana i molt particularment evitar que la ciutadania puga denunciar els excessos policials (de les UIP, especialment) que tan deterioren la imatge de l'Estat espanyol.

Així, el Govern prepara una Llei que supera la ja, per ella mateixa, polèmica Llei Corcuera, paradoxalment recorreguda davant el Tribunal Constitucional en el seu moment pel Grup Popular, i que ara es veurà empitjorada, fent perillar bona part dels Drets civils garantits a la Constitució espanyola ja que només pretén criminalitzar l'oposició política i els moviments socials que dia rere dia demostren al carrer que no es resignen a les polítiques d'austericidi imposades per la troika (FMI, Banc Central Europeu i Comissió Europea).

Així, si estudiem en detall l'avantprojecte de la Llei de Seguretat Ciutadana, el Govern està recorrent a mesures pròpies d'Estats predemocràtics on amb l'excusa de la seguretat castiga el manifestant qualificant-lo de perillós de forma preventiva, és a dir, qualificant-lo com enemic de la Llei, i per això no se li apliquen les normes ordinàries.

El problema fonamental que pareix oblidar el Govern de Mariano Rajoy és que la pràctica totalitat de les persones que protesten no cometen delictes sinó que al protestar el que fan és exercir un dret constitucional, com reconeix l'article 21 de la CE, en els seus punts 1 i 2. Després, és la Llei Orgànica reguladora del Dret de reunió qui marca els requisits a complir per part de la ciutadania i les forces democràtiques, concretament als articles 1, 4, 5, i 10, però deixant palés en el seu preàmbul el dret de reunió com manifestació primordial dels drets fonamentals.

Ara, amb aquesta nova Llei el ministre d'Interior Jorge Fernández Díaz, converteix aquesta Llei en lletra morta i deixa en la indefensió total a la ciutadania a l'hora d'expressar el seu descontent amb les mesures preses pel Govern. Així, les concentracions pacífiques davants de seus de partits, d'habitatges de càrrecs públics, concentracions no comunicades prop d'institucions o difondre imatges d'agents de les UIP que es neguen a la seua obligació d'ensenyar el seu número de placa passaran a ser considerades infraccions molt greus, comptant sols amb la versió de les UIP, sense

tindre en compte la versió de la ciutadania, i seran castigades amb multes entre 30.000 i 600.000 euros.

És a dir, el Govern emprará les faltes administratives per castigar als ciutadans i ciutadanes que protesten, fora de les lleis penals ja que els tribunals demostren en la majoria de les ocasions que en tot cas hi ha excés de zel policial i no infraccions greus dels ciutadans i les ciutadanes. Un exemple clar serien les concentracions davant dels domicilis dels càrrecs públics, que van ser descrits pel president del Tribunal Suprem com *‘tot un exemple de la llibertat de manifestació’* i pràctica habitual en nombrosos països, des de Gran Bretanya a Argentina. Així, el Govern trau dels tribunals independents la valoració d’aquestes conductes i les porta a l’àmbit administratiu.

Per altra banda, és important destacar que la immensa majoria de les protestes al nostre Estat han estat pacífiques i basades en la desobediència civil. Per això, no és veritat que es vullga protegir els policies de les UIP sinó que com ha afirmat el Sindicat Unificat de Policia, majoritari al CNP, el que pretén la Llei és evitar protestes davant de les institucions i els *escraches* davant dels domicilis dels càrrecs públics, ja que les agressions o amenaces als agents ja estan penalitzades al Codi Penal inclús amb penes de presó.

Des d’EUPV pensem que es tracta de criminalitzar la protesta com un dret civil, atemptant contra el mateix dret de manifestació reconegut a la Constitució.

Per tot l’anteriorment exposat, el regidor que subscriu en el seu nom i en nom del Grup Municipal d’EUPV, formula la següent proposta d’acord:

Única. L’Ajuntament de València insta el Govern central a retirar l’avantprojecte de Llei de Seguretat Ciutadana, amb l’objectiu de salvaguardar els drets civils de la ciutadania considerats com a drets fonamentals per la Constitució Espanyola.”

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, el proponente de la Moción, Sr. Sanchis, expone:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Portem aquesta moció al plenari de l’Ajuntament de València al voltant del que s’ha presentat per part del Govern que és un avantprojecte de llei de seguretat ciutadana que evidentment afecta a tots els ciutadans i les ciutadanes de l’Estat espanyol en cas de què siga aprovada. Un avantprojecte que camina de forma paral·lela a la reforma del Codi Penal i que vol frenar de forma clara, i a més així està sent dit per la major part dels juristes consultats i les forces polítiques de l’arc parlamentari pràcticament en la seua totalitat, la mobilització ciutadana que es dona a l’Estat espanyol fruit de les polítiques aplicades per la troika i ací executades pel Govern de Mariano Rajoy, i evidentment per a evitar també denunciar els excessos de les unitats d’intervenció policia quan aquestes es produeixen.

És un govern que prepara una llei, per tant, per a superar la que ja al seu moment va ser polèmica: la Llei Corcuera. Una llei que paradoxalment va ser recorreguda davant el Tribunal Constitucional en el seu moment el Grup Popular i que ara es veurà empitjorada ja que fa perillar bona part dels drets civils garantits en la Constitució Espanyola i que a més a més estan després signats pels diferents acords internacionals que ha signat l’Estat espanyol. Criminalitzar l’oposició política i els diferents moviments socials no és ni molt menys una decisió ni una voluntat democràtica. Són mesures que estan recollides en aquest avanprojecte de llei que estan recorrent a iniciatives més pròpies d’estats predemocràtics. De fet, aquesta reforma que està plantejada recorda molt a la Llei Fraga, de l’any 1976, prèvia a la democràcia de l’any 1977.

I a més a més crea una figura que és perillosa: castiga el manifestant, qualificant-lo de perillós de forma preventiva. És a dir, ja s’entén que el manifestant per mateix fet de manifestar-se pot cometre algun tipus de delicte, se’l qualifica com a enemic de la llei i per tant no se li aplicarien normes ordinàries sinó que caldria crear normes extraordinàries.

Però el problema fonamental que té aquesta llei és que la pràctica totalitat de les persones que protesten al nostre país no cometen un delicte sinó que exerceixen un



dret constitucional reconegut a l'art. 21 de la CE, en els seus apartats 1 i 2, i que després estan regulats per llei orgànica a l'hora dels requisits que ha de complir la ciutadania per a manifestar-se tal com marquen els art. 1, 4, 5 i 10. És a dir, es deixa molt clar en el preàmbul que el dret de reunió és la manifestació primordial dels drets fonamentals.

Per tant, amb aquesta nova llei ara es deixa en indefensió total des d'un punt de vista administratiu en cas de què fóra aprovada les concentracions pacífiques davant les seus de partits, habitatges de càrrecs públics, concentracions no comunicades, inclús l'obligació de què les unitats d'intervenció policial neguen la seua obligació d'ensenyar el seu número de placa quan un manifestant li ho demane. I que després de la darrera versió del govern han passat de faltes molt greus a greus, però que també és de veres continuen partint de la mateixa contradicció constitucional i és qualificar el manifestant com a una persona perillosa quan només és una persona que està exercint els seus drets.

El govern, per tant, emprará les faltes administratives per a castigar eixos ciutadans i ciutadanes que protesten fora de les lleis penals. I per què? Perquè en el major nombre dels casos els tribunals demostren que en tot cas si hi ha excés de zel és un excés de zel policial i no infraccions greus comeses pels ciutadans i ciutadanes. De fet, les concentracions davant dels domicilis dels càrrecs públics han estat definides per part del president del Tribunal Suprem –és a dir, una persona que m'imagine que tots estarem d'acord en què tindrà alguna autoritat per a parlar- com un exemple total de la llibertat de manifestació; per cert, una pràctica habitual i permesa en diferents països, des de la Gran Bretanya a l'Argentina.

Per tant, es tracta de destacar que la immensa majoria de les manifestacions i protestes que s'ha produït en este país des de que s'han iniciat les mesures d'austerici que ens obliga la troika han estat pacífiques i basades en tot cas en la desobediència civil. I com ha dit el Sindicat Unificat de Policia, no és cert que es vullga protegir els policies de les unitats d'intervenció policial, aquestos ja estan protegits per la llei -de fet, estan protegits davant qualsevol tipus d'agressió o amenaça, a més a més, amb penes de presó- sinó que el que es vol és reduir la possibilitat de manifestar-se al carrer sota pena d'unes mesures administratives quasi d'impossible pagament.

Per tant, el que proposem és que aquest Ajuntament en Ple inste el Govern central a retirar l'avantprojecte de Llei de Seguretat Ciutadana que a més a més ha estat criticat també per institucions europees.

Gràcies.”

La Sra. Soriano se expresa en los siguientes términos:

“Gràcies, Sra. alcaldessa. Sres. regidores, Srs. regidors.

Prenc la paraula en nom del Grup Municipal Compromís per a anunciar el vot a favor d'aquesta proposta subscripta per EUPV. Amb la mateixa finalitat, el nostre grup va presentar una proposta a la Comissió de Progrés Humà i esperem que el govern de la Sra. Barberà haja pogut recapacitar durant aquestes festes i procedisca a la seua aprovació en Ple.

Estem passant una època de crisi de capital ocasionada per un excés d'especulació principalment que ha afectat greument a la banca, el deute de la qual abans privat ara ha hagut de ser absorbit per l'Administració de l'Estat i ha afectat altres administracions. Eixe deute ara públic és la justificació per a retallar els drets socials i laborals. Així, l'inicial deute bancari ocasionat per una mala gestió dels membres amb uns salaris de centenars de milers d'euros afecta ara la sanitat, l'educació, les persones dependents o menors amb problemes.

Això ha provocat que aquesta crisi-estafa sistèmica del nostre país, especialment afectat per la bombolla urbanística, ha acabat perjudicant tot el sistema laboral amb taxes de desocupació del 28,41% a la Comunitat Valenciana i del 25,98% al conjunt de l'Estat.

Això fa que el descontent de la ciutadania s'estiga incrementant considerablement i que es puga preveure que les manifestacions públiques per fer palés aquest malestar no sols es mantinguen sinó que més bé s'incrementen. I això és positiu, és un senyal de bona qualitat democràtica encara que per al partit governant no li semble així.



Front a això, el govern pretén aprovar un projecte de la nova Llei de Seguretat Ciutadana, també coneguda com a Llei Antiprotesta. Aquesta nova llei introduïx mesures restrictives de l'exercici de la protesta i la manifestació, i endureix les penes fins i tot reduint les garanties judicials de defensa demostrant que la seua única finalitat és emmordassar la societat i intentar impedir l'expressió del rebuig a la seua política. La repressió acompanyada de retallades socials i retrocessos dels drets laborals i ciutadans és un escenari conjunt que ens fa retrocedir socialment i normativament a mitjans dels segle XX. Hi ha moltes veus a la societat civil que s'han manifestat en contra d'aquesta proposició de llei, entre elles organitzacions tan reputades internacionalment com Amnistia Internacional o Greenpeace.

Vaig a terminar esta exposició amb la preocupació que ens ve de la Unió Europea. El comissari de Drets Humans del Consell d'Europa s'ha referit a aquest esborrany de la Llei de Seguretat Ciutadana com 'altament problemàtic'. Nils Muiznieks ha dit que la nova llei planteja dubtes al voltant de si són necessàries aquestes restriccions en una societat democràtica per a poder mantindre l'ordre públic i sobretot com evitar interferir massa en la llibertat de reunió. El que he dit abans: tornem al franquisme.

Moltes gràcies.”

Se ausenta de la sesión el Sr. Crespo.

El Sr. Domínguez manifiesta:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Vaig a ser molt lleuger perquè estem parlant pel que veiem ací en la moció que açò és un avantprojecte, encara queda temps. És un avantprojecte que a més qui ho ha de debatre és el Congrés dels Diputats, on tenim tots representants. I dur ací açò per a

parlar d'un avantprojecte que no sabem al final en què quedarà com a mínim és una pèrdua de temps prou important.

És de veres que ací l'equip de govern té mal acostumada a l'oposició perquè en pobles com Burjassot i d'altres no es dóna participació. Jo he estat en un poble de regidor i el PSOE sé la participació que m'ha donat i les contestacions que m'ha fet, cap. M'amenaçaven que li ho donaries al secretari, ho ficava al calaix i no m'han contestat mai cap pregunta. Ací estem tan mal acostumats que es permeten, com els donem joc, dur fins i tot coses com esta, que no havien ni tan sols de tractar-se.

És un avantprojecte, no sabem com acabarà. A demés, el que ve a recollir este avantprojecte és la proposta que ha fet la Comissió de Seguretat i Convivència Ciutadana al Govern. I qui la presidix és l'alcalde de Lugo, que és del PSOE. Estem tots d'acord i n'hi ha gent d'EU, del PSOE... Jo estic en eixa Comissió i vaig a les reunions, i el cap de la Policia Local de València està en la Comissió Tècnica perquè a València en estos temes lògicament se'ns sent. Estem allí tots d'acord, tots els grups polítics fem estes propostes i estem contents perquè moltes d'estes propostes han eixit de la base, de nosaltres al Govern.

A partir d'ací, no entenc que per una banda els grups estiguen proposant allí estes coses que ixen en la llei, excepte Compromís que allí no està perquè no se'ls coneix ni falta que fa. I per una altra part, estiguem ací tractant el tema d'un avantprojecte que no sabem com acabarà. Per favor, Sr. Sanchis, l'aprecie molt però d'ací a fer-nos perdre este temps a les tres i quart de la vesprada va molt. No vull entrar en matèria, si fa falta entrarem però per favor un poquet de respecte. No estem ací per a estar tirant pilotes fora, ja les tira el València CF que ja va prou mal. Nosaltres hem de treballar en allò que hem de treballar i no perdre el temps. Per això, demane a EUPV i a Compromís –encara que no sé què ha dit perquè té una veu molt baixa i el micròfon també molt baixet, no l'he poguda sentir- que per favor no perdam més el temps i anem al gra i ens dediquem a temes importants.

Si volen lluir-se el temps que queda, ja ens coneixem de sobra. Som tots de la casa, no van a lluir-se. Aixina que no fa falta que estigam perdent el temps. Periodistes



tampoc en queden molts. Aixina que, Sr. Sanchis, per favor deixem el tema i si vol el tractem més avant, ja ho tractarem també a la Comissió i donaran els mateixos arguments, que si volem entrem en els arguments. Però, per exemple, nosaltres hem sigut pioners en l'Ordenança de Prostitució i l'ha agafat esta Llei. Per tant, anem a deixar-ho com està, ho tractem d'ací un mes o dos, o set. Tal volta isca açò avant en les condicions que està, ja donaré la meua opinió. i hui no perdam més el temps. Eixa és la meua opinió, és a dir, perdre el temps ja n'hi ha prou.

Moltes gràcies.”

El Sr. Sanchis agrega:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

Sr. Domínguez, no és eixa la meua intenció. Lamente que vostés perden el temps. Però com la història és cabuda és molt curiós perquè el Grup Popular va presentar en molts ajuntaments mocions de rebuig a la Llei Corcuera, que era tan estatal com aquesta i a més parlava de temes de seguretat ciutadana com aquesta. Temes de seguretat ciutadana que alguns afecten l'Ajuntament de València perquè de fet vosté ho ha dit, hi ha un article de l'avantprojecte que parla molt concretament de la regulació de la prostitució i el proxenetisme; ací tenim una Ordenança recentment aprovada. Per tant, sí que són temes que afecten directament la ciutat de València.

O com per exemple, quan en l'avantprojecte parla de les sancions administratives respecte a les ocupacions de viaris que afecten per exemple a la Policia Local. És a dir, hi ha tota una sèrie de qüestions que podrien ser debatudes i que afecten evidentment a l'Ajuntament de València i a la resta d'ajuntaments. Però encara que fóra per la qüestió dels drets fonamentals com vostés varen fer respecte a la Llei Corcuera.

Nosaltres també, no estic dient amb això res que fóra negatiu; al contrari. Per tant, pensem que no és perdre el temps. El problema és que els seus avantprojectes de llei, els avantprojectes de llei del PP en el Congrés dels Diputats, amb majoria absoluta, solen derivar en lleis que s'aproven sense escoltar excessivament massa les esmenes que es presenten. Per tant, els ajuntaments en tant que institucions públiques i democràtiques

està bé si a més a més pressionen no sols en el Congrés dels Diputats sinó també al voltat d'altres administracions perquè el Govern corregisca una llei que com s'ha dit abans no sols preocupa els grups de l'oposició sinó que també preocupa enormement el Consell d'Europa.

De fet, el Consell d'Europa ha dit que si observa finalment en l'avantprojecte que si s'interferix en excés en la llibertat de reunió, expressió i manifestació es reuniran de caràcter urgent amb el Govern espanyol. Dic açò perquè solament el Consell d'Europa s'ha manifestat en una altra ocasió respecte a un altre govern i és el Govern d'Hongria. Per tant, tenim un tancament, la televisió de Grècia, i ara un altre paral·lelisme que és el Govern d'Hongria. És a dir, no hi ha massa països europeus que estiguen fent estos retorns predemocràtics o antidemocràtics que està fent el seu govern.”

Cierra el segundo turno de intervenciones el Sr. Domínguez, añadiendo:

“Res més, només dir que el que pretén esta llei –ja que vosté ha dit el que ha dit- és reforçar els drets i les llibertats dels ciutadans front als nous plantejaments de la societat, que és el que estem demanant els ajuntaments. Els ajuntaments, que som els patidors de tota la situació que passa al carrer i tota esta espècie de convivència ciutadana que necessitem els ajuntaments, som els patidors i som els qui estem demanant açò.

Per una part vostés venen ací requerint-nos perquè solucionem els problemes de via pública i per l'altra part no permeten lleis que ens donen un poc de cobertura. Esta llei té dos avantatges per a la Policia Local. Una, que ens dóna cobertura. I altra, que la Policia Nacional també han d'entrar en temes que no entren –el botelló o altres aspectes-. Vull dir, això fa que sumem entre tots que és el que tenim els ajuntaments i el que hem demandat en la Federació de Municipis i Províncies.

A demés, esta llei tal com està prevista –perquè jo tampoc he aprofundit molt- el que fa és que alguns aspectes que eren faltes les trau del Codi Penal i ho passa al tema administratiu. Per tant, rebaixa moltes coses que no tenen perquè estar en el Codi Penal i ho baixa a temes de sancions administratives; això jo crec que és molt positiu.

Jo només puc dir que és una llei que no ens ha de preocupar a la gent del carrer. Deu preocupar als violents, deu preocupar a aquells que aprofiten les manifestacions -pareix que diu vosté que quantes més manifestacions millor, diga-los-ho als veïns i els botiguers- per a ‘armar folló’, per a trencar aparadors, per a trencar caixers, per a fer pintades... Eixa gent és qui s’ha de preocupar perquè la Policia té les mans nugades. Però la gent normal que s’està manifestant, quina preocupació ha de tindre? Ninguna. El que volem és que el 99% de la gent que no té cap preocupació estiga més coberta contra eixa gent que el que vol és muntar aldarulls.

Tindre por o qualsevol altra situació no conduïx a cap de lloc i els únics que s’han de preocupar són els violents, cosa que els qui estem ací no hem de tindre cap preocupació perquè som tots molt pacífics i no armem molt de soroll. I si ho fem l’armem verbal, que esperem que no passem d’ací i no passem als fets, o no passen vostés als fets.

Moltes gràcies.”

Finalizado el debate y sometida a votación la moción, el Ayuntamiento Pleno acuerda rechazarla por los votos en contra de los/las 18 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan a favor los/las 13 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, *Compromís* y EUPV.

22.

Se da cuenta de una moción suscrita conjuntamente por los Sres. Calabuig y Broseta, portavoz y concejal respectivamente del Grupo Socialista, sobre declarar BIC el patrimonio documental y audiovisual de RTVV, cuya propuesta es del siguiente tenor:

“I. El patrimoni audiovisual i documental acumulat durant tota la història de la Ràdio Televisió Valenciana (RTVV) fins la desconnexió de les emissions i el tancament el passat 29 de novembre obliguen a prendre de manera immediata totes les mesures necessàries per a protegir, conservar, restaurar i posar a disposició dels ciutadans aquestos importants fons patrimonials.

Recordem que fa poques setmanes hem assistit al tancament unilateral i sobtat de la RTVV, en negar-se el govern valencià a acatar la sentència del Tribunal Superior de Justícia que revocava l'Expedient de Regulació d'Ocupació que ja havia afectat a més d'un miler de treballadors. Ens preocupa, per com es va dur a terme la desconnexió, també els possibles danys que sobre els fons audiovisuals haja pogut produir el procediment utilitzat.

II. Per altra banda, cal recordar que *Preservar el nostre Patrimoni Audiovisual per a les futures generacions* és el lema de la celebració del Dia Mundial del Patrimoni Audiovisual d'enguany que va tindre lloc el 27 d'octubre.

Com diu la Unesco, els enregistraments de so i d'imatges en moviment són suports summament vulnerables a causa d'una sèrie de factors com l'abandó, deterioració natural i obsolescència tecnològica. I precisament el Dia Mundial del Patrimoni Audiovisual, la Unesco pretenia sensibilitzar al públic sobre la importància de la seua preservació de manera que les presents i futures generacions puguen gaudir dels tresors del nostre patrimoni audiovisual.

III. I per últim, és una obvietat –però necessària– dir que els testimonis audiovisuals de les tradicions de la ciutat de València, de les seues festes, de l'esport, dels esdeveniments més destacats en generals de la política, de la ciència dels darrers 25 anys en general estan en el fons documental audiovisual de RTVV.

Per tot això, el Grup Municipal Socialista presenta per a la seua consideració i aprovació pel Ple la següent proposta d'acord:

Únic. Instar el Consell a declarar el patrimoni documental i audiovisual de RTVV com a Bé d'Interés Cultural (BIC), d'acord amb el previst a l'article 26 de la Llei 4/1998, de Patrimoni Cultural Valencià i, si escau, adopte altres mesures de protecció previstes a la normativa de defensa del nostre patrimoni cultural, en aquest cas audiovisual.”

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, el Sr. Broseta expone:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa. Sres. Concejales, Sras. Concejales.

Presentamos esta moción porque partimos de una premisa que imagino y espero que compartan y es que el fondo documental audiovisual de RTVV es patrimonio de los valencianos. El art. 46 de la CE dice que: *‘Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad’*. Por cierto, además advierte en el mismo artículo de que: *‘La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio’*.

A su vez, la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano regula el procedimiento para la declaración de BIC y establece los principios en los que se basan estas declaraciones. Su preámbulo dice: *‘El patrimonio cultural valenciano es una de las principales señas de identidad del pueblo valenciano y el testimonio de su contribución a la cultura universal. Los bienes que lo integran constituyen un legado patrimonial de inapreciable valor, cuya conservación y enriquecimiento corresponde a todos los valencianos y especialmente a las instituciones y los poderes públicos que los representan’*. El art. 26 de esta misma Ley habla de que documentos y obras bibliográficas, cinematográficas, fonográficas o audiovisuales podrán ser declaradas BIC.

En 2005 la Conferencia General de la Unesco, en su XXXIII, reunión aprobó la resolución por la que se proclamó el 27 de octubre de cada año Día Mundial del Patrimonio Audiovisual. En aquella resolución se decía que los documentos audiovisuales como películas, programas de radio y televisión, grabaciones de audio, etc. contienen los registros primarios de los siglos XX y XXI. Además, hablaba de que todos estos fondos documentales pasarán a ser un complemento permanente de la constancia escrita tradicional. Acababa así: *‘Un Día Mundial del Patrimonio Audiovisual es un mecanismo para concienciar a todo el mundo sobre la necesidad de tomar medidas urgentes y reconocer la importancia de los documentos audiovisuales como parte integrante de la identidad’*. Como ven, la importancia de los fondos documentales audiovisuales está fuera de toda duda.

Pero voy un poco más allá, hace diez años casi –el 2004- el Consell Valencià de Cultura aprobó un informe en el que se decía que los medios de reproducción técnicos y tecnológicos hacen posible registrar la actualidad, los documentos visuales y de sonido, las producciones culturales, los acontecimientos singulares y las imágenes de nuestra realidad monumental, artística y cotidiana, como hemos podido ver en RTVV de nuestra propia ciudad hasta hace apenas un mes.

Una característica de nuestra contemporaneidad –y esto también lo dice el CVC- es el predominio de la imagen y de los medios de comunicación como transmisores de información y conformadores de nuestra memoria colectiva. Ya advirtió entonces el CVC de la necesidad de emprender acciones para favorecer la conservación de esta memoria colectiva para las generaciones futuras. El CVC, el mismo organismo, en su informe sobre el anteproyecto de Ley de Radio Televisión Valenciana de marzo de 2012 decía textualmente: *‘Tras la intensa vida informativa y documental que arrancó en otoño de 1988, la radio y la televisión valencianas se han convertido en un archivo de la memoria del pueblo valenciano; este riquísimo bagaje informativo debe seguir existiendo y se debe fomentar. Asimismo, debería seguir estando en manos de una gestión pública con el fin de que todo el pueblo valenciano pueda tener un fácil acceso a sus contenidos. Dicho patrimonio debería ser protegido por la Generalitat Valenciana como un BIC para asegurar en el futuro su salvaguarda frente a cualquier eventualidad’*. Texto que por cierto acababa con la siguiente frase: *‘...que la ley protege el uso actual del edificio de RTVV como centro de producción y sede central del grupo RTVV, SA’*. Ya ven, señores del PP, que un informe del CVC de hace poco más de un año parece hoy un texto subversivo.

El Colegio Oficial de Bibliotecarios y Documentalistas de la Comunidad Valenciana, entre otras asociaciones ciudadanas, también se han remitido al Consell para que se preserve el fondo audiovisual de RTVV, que por cierto, como saben ustedes, ha cerrado. Incluso la alcaldesa de Valencia el otro día en la presentación de un libro sobre la Lonja habló sobre la importancia del patrimonio valenciano.

En fin, creo que son argumentos más que necesarios, y más que suficientes también, todos ellos. Por todos estos motivos les pido además con especial vehemencia



a ustedes, Sres. Concejales del PP, que voten a favor de esta moción para instar al Consell que declare BIC el fondo documental audiovisual de RTVV.

Muchas gracias.”

La Sra. Soriano dice:

“Sra. Alcaldessa, Sres. regidores, Srs. regidors.

La decisió autoritària del govern del PP de tancar RTVV ens ha privat d’una imprescindible ferramenta de vertebració de la societat valenciana, d’un motor bàsic del sector audiovisual i d’un potent instrument per a la normalització del valencià. Si això no fóra poc, encara n’hi ha una altra conseqüència negativa d’esta improvisada i arbitrària decisió. Es tracta de la situació de perill en què queda el patrimoni audiovisual generat per RTVV des de la seua creació. 250.000 hores gravades que representen la memòria col·lectiva de la història més recent dels valencians i que ara corre el risc de perdre’s de manera irrecuperable.

Parlem d’informacions, d’imatges i de so dels personatges populars, esportius, culturals, polítics o intel·lectuals que al llarg dels anys han eixit per RTVV; entre els quals n’hi ha creadors reconeguts per este Ajuntament com a fills adoptius o predilectes de la nostra ciutat, com ara Manolo Valdés, Joan Genovés o Luis García Berlanga, la memòria dels quals quedarà ara en perill.

Com es pensa conservar este patrimoni? Qui es farà càrrec de digitalitzar els supòsits formats obsolets que es deterioren molt ràpidament i necessiten digitalitzar-se urgentment? Com es garantirà la difusió de tot aquest material? No hem d’oblidar que la documentació audiovisual generada per RTVV és un bé públic i per això cal garantir l’accés dels ciutadans que són els qui ho han fet possible amb els recursos de tota la societat. Cal, per tant, establir mesures per a conservar i difondre este patrimoni.

Per això, el Grup Municipal Compromís dona suport a la proposta per a instar el Consell a declarar el patrimoni documental i audiovisual de RTVV com a BIC i adoptar totes les mesures de protecció necessàries previstes per la llei.

Moltíssimes gràcies.”

El Sr. Grau, cerrando el primer turno de intervenciones manifiesta:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa. Sras. y Sres. Concejales.

Sr. Broseta, en cuanto a la salvaguarda, la protección y la conservación del patrimonio documental y audiovisual de RTVV estamos absolutamente de acuerdo. Lo que ocurre es que ustedes se han inventado primero el riesgo para luego venir aquí a ser los salvadores del riesgo. La innecesariedad absoluta de esta moción, exactamente igual que han sido o son absolutamente innecesarias la número 18, en la que por cierto mis compañeros me han comentado la *boutade*, perdonenme la expresión, del Sr. Ribó diciendo ya sabía yo que la llevarían a votación sin debate, lo que no sabía desde luego el que habla ni sus compañeros es que el líder del grupo de la oposición mayoritario iba a actuar de palmero de usted; por lo tanto, enhorabuena Sr. Ribó, lo ha conseguido.

Dicho esto, Sr. Broseta, esta es una moción pues, más de armar bollo. Como es la que acabo de citar, como es la que acabamos de debatir del anteproyecto de la Ley de Seguridad Ciudadana o alguna que otra más que queda por ahí. Difícilmente de las seis presentadas se salven un par de ellas. Las demás están destinadas única y exclusivamente a tratar de armar ruido sobre temas que ustedes consideran que les puede dar rentabilidad política, sean necesarias, innecesarias o mediopensionistas; lamentablemente, innecesarias.

Sr. Broseta, le he dicho a usted que estamos totalmente de acuerdo. Primero, se han inventado ustedes –y lo he dicho al principio- el riesgo que corre el patrimonio. Pero, ¿cómo que el riesgo que corre?, ¿qué riesgo corre?, ¿que alguien ha hecho algo allí? No. Es que como ustedes son unos sátrapas se lo van a cargar todo y aquí estamos nosotros de salvadores. Pues no, ni salvadores ni sátrapas. Respetuosos con la ley, bastante más que ustedes por cierto.

La Ley 3/2005, de 15 de junio, de la Generalitat, de Archivos, protege totalmente el archivo de RTVV; es absolutamente innecesario declararlo BIC. Además, en su art. 13 establece que el archivo es público y por lo tanto ya está protegido. La

misma Ley en el art. 15 sobre archivos de personas jurídicas suprimidas o disueltas, que sería el caso, dice: *‘La disolución o supresión de cualquiera de las personas jurídicas mencionadas en el art. 13 de la citada Ley comportará automáticamente que su documentación sea depositada en el archivo que designe la Conselleria competente en materia de cultura teniendo en cuenta para su depósito el archivo más cercano al lugar de origen de aquellas’*. El art. 42 dice: *‘A los efectos de la presente Ley, se consideran documentos públicos los producidos o recibidos por las personas mencionadas en el art. 13’*. Pero es que, además, el art. 43 establece que los documentos públicos son inalienables, inembargables e imprescriptibles, y que los cargos públicos y el personal al servicio de las Administraciones al cesar en sus funciones están obligados a entregarlos para su protección.

Por lo tanto, está usted aquí planteando una cuestión absolutamente innecesaria. Y a mayor abundamiento, le digo que la documentación a la que se hace referencia pertenece al patrimonio documental valenciano. Y dice textualmente el art. 75 de la Ley 4/1988, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano: *‘Forma parte del patrimonio cultural valenciano el patrimonio documental, bibliográfico y audiovisual, constituido por cuantos bienes de esta naturaleza, reunidos o no en archivos, bibliotecas u otros centros de depósito cultural, se declaran integrantes del mismo en este título’*. Está ya declarado y protegido por el art. 75, Sr. Broseta. Y usted lo sabe y lo único es que ha venido aquí a sacar esto porque la televisión mola, lo mismo que la Ley de Seguridad Ciudadana mola o lo mismo que mola no sé qué otra cosa. En absoluto, para colmo, son competencias de este hemiciclo; encima. Porque aquí podemos instar al Consell. Vale, ya lo hemos instado. ¿Y ahora qué?

Ustedes tienen un grupo parlamentario; ustedes deberían ejercer el liderazgo de la oposición y no ir al remolque de los demás; ustedes tenían la oportunidad de tratar los temas en vanguardia de la oposición con seriedad, con rigor, ateniéndose a la Ley, etc. Pero ustedes están haciendo dejación manifiesta de sus obligaciones, allá ustedes. El pueblo ya se lo demandará.

Por lo tanto, está protegido por el art. 75 de la Ley 4/1988, de 11 de junio, como patrimonio audiovisual. Por lo tanto, es absolutamente innecesario esto. La única necesidad es la de traerlo usted aquí para poder hablar de algo.”

El Sr. Broseta añade:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.

Sr. Grau, no sé porqué ha tenido que utilizar la coletilla refiriéndose al Sr. Calabuig, pero para palmeros ustedes que lo han sido con el cierre de RTVV, que es bastante más triste.

Con su intervención acaba de demostrar que o no ha leído toda la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano entera o no la entiende porque una cosa es que sea patrimonio y otra cosa es que esté protegido. Si todo lo que se considera patrimonio estuviera protegido, lógicamente no haría falta toda una regulación de lo que son BIC, BRL o cualquiera de las clasificaciones que permite la Ley.

Sr. Grau, ustedes dicen que nosotros –la oposición o el Partido Socialista, entiendo- hemos inventado el riesgo y es innecesario, y que lo hemos considerado por rentabilidad política o algo así ha dicho. Pues le va a contestar *****, que creo que no es demasiado ajeno a ustedes, porque tan lejos como el jueves pasado, el 19 de diciembre, en una reunión del CVC decía que no hay nada peor que el olvido, a lo que le apoyaba en esa declaración alguien que tampoco es ajeno a ustedes, que es un consejero por el PP que se llama *****, que decía que con el tiempo nos exponemos al deterioro o la pérdida precisamente refiriéndose al fondo documental y audiovisual de RTVV. Por tanto, quizá lo tengan que arreglar en casa eso de que nosotros hemos inventado el riesgo porque parece que el Sr. ***** y el Sr. ***** están de acuerdo en este caso con nosotros.

No hemos querido traer este tema aquí de una forma gratuita o innecesaria, como ha dicho. No he hecho ninguna referencia en mi primera intervención a ello. Ya no se trata como solicitábamos hace un mes, el 22 de noviembre, cuando todavía se podía ver y oír RTVV, de que se pudiera seguir viendo la Ofrenda de Flores o una

partida de pelota a las puertas del Ayuntamiento o cualquier acontecimiento de nuestra ciudad. Ahora de lo que se trata es que eso que hemos podido ver desde el 9 de octubre de 1988 hasta finales de noviembre de 2013 no desaparezca.

Y sí, en absoluto es competencia de aquí. Se insta a... ¿Y ahora qué? Yo espero que en las cuestiones que han aprobado ustedes aquí de *instar a* haya servido para algo. Porque le recuerdo, Sr. Grau, que en este mismo mandato -y en los anteriores, ya se lo dije en un pleno, porque se han llegado a referir a la situación de la República Popular China o a la situación del sudeste asiático- hace apenas un año, el 23 de noviembre del 2012, aquí se hablaba de que el Ayuntamiento Pleno instara a la Conselleria de Educación; el 22 de febrero de 2013 el Ayuntamiento Pleno acordó sólo con los votos del PP apoyar las medidas de lucha contra la corrupción que presentó el presidente del Gobierno; también lo hicimos con el Colegio del Arte Mayor de la Seda o incluso también con la política energética del Gobierno del Estado. Por lo tanto, ustedes sí que aprueban instar a...

El mes pasado la moción que presentamos la apoyaba *****, que interpreta a *Tonet*, en *l'Alqueria Blanca*. Su jefe pocos días después decía que le gustaría mucho *l'Alqueria Blanca* pero que ya se podía morir el personaje de *Tonet*. Tienen una oportunidad de desmarcarse del Sr. Rus.

Muchas gracias.”

El Sr. Grau añade:

“Gracias, Sra. Alcaldesa.

Sr. Broseta, no estoy hablando aquí de instar o no instar. Lo que le he dicho es la absoluta innecesariedad de su instancia. A mí todos los señores que usted ha citado del CVC y demás, me parecen muy respetables todos.

Por cierto, un detalle que no me quiero quedar sin decirlo. Me parece lamentable que usted mismo se haya tenido que referir a un consejero en el CVC como puesto por el PP. Creo que el CVC debería ser absolutamente neutro y elegirse por sí

mismo, como otros poderes. Y no estar, como está, politizado absolutamente; por cierto, con mayoría de izquierdas.

Dicho esto, el art. 80 dice: *‘La Generalitat Valenciana establecerá centros de depósito cultural destinados a los bienes del patrimonio audiovisual valenciano con fines similares a los señalados por los archivos y bibliotecas, y con los medios adecuados a la especial naturaleza de los soportes a que dichos bienes están incorporados. Será de aplicación a los mismos el régimen general establecido en este título para los archivos y bibliotecas’*. Mire usted, es que nadie lo va a destruir, nadie lo va a perder; existe la obligación legal de salvaguardarlo, no hace falta instar a nadie.

Y en esta corporación y precisamente el que le habla fue el primero -después de 10 años de gobierno socialista- que se preocupó de recoger toda la fonoteca municipal, con todas las intervenciones en el Certamen Internacional de Bandas de Música retrotrayéndolo hasta no sé qué año y trayendo la fonoteca municipal. Pues es exactamente lo mismo que esto. Si es que, ¿dónde está el peligro? El peligro son ustedes pidiéndolo.

Sr. Broseta, todos mis respetos a su intervención y a su presentación de la moción. Pero es absolutamente innecesaria y no le encuentro otra explicación mas que la que le he dicho: traer a colación aquí un tema porque por lo visto no ha encontrado otro más de competencia municipal con el que meterse, también es triste.

Gracias.”

Finalizado el debate y sometida a votación la moción, el Ayuntamiento Pleno acuerda rechazarla por los votos en contra de los/las 18 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan a favor los/las 13 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, *Compromís* y EUPV.

Se da cuenta de una moción suscrita conjuntamente por el Sr. Calabuig y la Sra. Menguzzato, portavoz y concejala respectivamente del Grupo Socialista, sobre ayudas de comedores escolares, cuya propuesta es del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de Valencia otorga ayudas de servicios sociales para los gastos de comedor escolar a algunas familias con dificultades económicas. En la última convocatoria se sufragan los gastos de los centros de educación infantil, primaria y secundaria obligatoria de los colegios concertados, ya que por fin este curso los centros públicos se suman a la convocatoria de la Conselleria de Educación como corresponde.

Así pues, esta Administración local asume la competencia y el gasto de las becas de comedor de los centros anteriormente citados. Esta ayuda social que otorga el Ayuntamiento, desde la Sección del Menor, es de 3,6 euros por niño o niña y día, y se obtiene tras alcanzar la puntuación que una vez finalizado el plazo de subsanaciones y alegaciones considera la Concejalía.

La realidad es que los precios de comedor escolar de los centros concertados pueden llegar a doblar los 3,6 euros de ayuda y esto dificulta en ocasiones a las familias el pago de la diferencia. Y para esta ayuda complementaria, la de pagar la diferencia en los casos de gran necesidad, debería el Ayuntamiento sacar una convocatoria, no para la asignación de becas de comedor escolar que es obligación de la administración autonómica.

Además responderíamos así a las funciones y competencias que asigna a los ayuntamientos la Ley de Servicios Sociales 5/97, de 25 de junio, de la Comunidad Valenciana, diciendo que uno de los objetivos básicos es la solución de situaciones carenciales a partir de la implementación de *‘programas que tendrán por objeto la atención de las necesidades más básicas de aquellos ciudadanos y aquellas ciudadanas que no las puedan abordar por sí mismo, mediante la gestión de prestaciones económicas’*.

Por todo lo expuesto, los concejales abajo firmantes realizan las siguientes propuestas de acuerdo:

Primero. Que la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana asuma la convocatoria y el pago de las becas para sufragar gastos de

comedor escolar de todos los centros educativos, públicos y concertados de la ciudad de Valencia.

Segundo. Que el Ayuntamiento de Valencia promueva una convocatoria de ayudas de servicios sociales para sufragar gastos de comedor, complementaria a la de becas de la Conselleria, protegiendo así a los y las menores que lo necesiten.

Tercero. Que el Ayuntamiento de Valencia promueva una convocatoria de ayudas para el comedor escolar de los centros de 0 a 3 años, para atender a todas aquellas familias que no puedan complementar el importe del gasto del comedor escolar de sus hijos o hijas.”

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, la Sra. Menguzzato explica:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.

A pesar de las horas, defenderemos esta moción que nos parece bastante importante.

En la Comunidad Valenciana la Conselleria d’Educació tiene la responsabilidad de convocar las becas de comedor para los centros educativos tanto públicos como concertados de los cursos de infantil, primaria y secundaria. El objetivo de las becas de comedor es garantizar la escolarización, garantizar también la correcta alimentación de los menores y contribuir a la conciliación de la vida laboral y familiar.

¿Qué función le otorga la Ley de Servicios Sociales en la Comunidad Valenciana a los ayuntamientos? Que las familias con escasos recursos puedan acceder a las ayudas económicas a través de convocatorias de Servicios Sociales municipales. Así es que si las administraciones cumpliesen con su función en el caso de las becas el ejemplo sería el siguiente: un menor accede a una beca de la Conselleria d’Educació, que es de 4 euros, para pagar el menú que al día puede costar hasta los 7 euros porque como saben en los centros concertados es más elevado que en el público; y si la familia no tiene recursos suficientes en los que apoyarse para poder pagar la diferencia entre los 4 euros que le concede la beca de la Conselleria a los 7 euros que le cuesta el menú, el

Ayuntamiento saca una convocatoria de ayudas de Servicios Sociales para precisamente hacer de ayuda compensatoria a la beca de comedor de la Conselleria.

Pero en Valencia tenemos un modelo propio que en realidad queda muy lejos de solucionar las diferentes situaciones de las familias porque este Ayuntamiento lleva años asumiendo la convocatoria y el pago de las becas del comedor de Conselleria. Además, este año lo estamos haciendo para los centros de infantil, primaria y secundaria de los centros concertados. Por lo tanto, el Ayuntamiento hace de Conselleria, es decir, convocamos, otorgamos y pagamos las becas de comedor. ¿Y quién hace la convocatoria de ayuda de Servicios Sociales para esas familias que no pueden compensar esa beca de los 4 a los 7 euros? Nadie, la cuestión es que nadie compensa los gastos.

Y esto supone tres problemas principales. El primero es que no tiene ningún sentido que asumamos convocatorias y pagos que debería hacer la Generalitat Valenciana, como es el caso de las becas de comedor; este año nos cuesta dos millones de euros, algo que debería estar pagando la Conselleria y que es de su competencia. El segundo caso es que la convocatoria de becas que saca el Ayuntamiento supliendo a la Conselleria d'Educació deja fuera a las familias que se llaman en Servicios Sociales 'normalizadas' en el sentido que hay muchas familias que necesitan esta beca de comedor, más en este periodo de crisis, pero que no pueden acceder a ella porque en Valencia como las becas se gestionan desde el Área de Servicios Sociales –que es incorrecto porque las becas deberían gestionarse desde Educación- solamente quienes llegan al baremo, es decir, las familias que viven en el umbral de la pobreza pueden acceder a ellas; así, las familias trabajadoras en Valencia se quedan sin la oportunidad de acceder a estas ayudas. Y el tercer problema que nos plantea es que las familias sin recursos que sí que acceden a esta beca del Ayuntamiento en muchas ocasiones no pueden pagar la diferencia porque este Ayuntamiento da una ayuda de 3,6 euros al día pero el menú de un centro concertado puede llegar a los 7 euros. Esta beca no es progresiva, es decir, que no es que las familias que tengan más recursos reciban 3,6 euros y los que tengan menos reciban 5 y los que no tengan nada reciban 7, no. Todos reciben 3,6.

Entonces, ¿qué es lo que sucede con esto? Que las familias o renuncian a la beca por no poder pagar la diferencia; o que los menores salen del centro para comer en comedores sociales o gracias a la bondad de los Bancos de Alimentos, que tanto han defendido; o ver cómo se va desarrollando la picaresca en los centros para que las familias coman unos días aquí, otros días no, etc., que todos somos conocedores de esto. Ese modelo no lo apoyamos en absoluto, este tipo de soluciones benéficas. Y mucho menos para los menores porque esto no garantiza la correcta alimentación diaria ni la escolarización porque muchos de los menores que no comen en el colegio no vuelven a él por la tarde.

Así es que la conclusión es que el modelo que tenemos en esta ciudad nos parece primero que tenemos un lío inaceptable, no entendemos porqué los ciudadanos o las familias en Valencia no se suman a la convocatoria de la Generalitat y no sacamos dos convocatorias a la vez como hemos hecho este año. Y en segundo lugar porque además ni solucionamos los problemas de las familias trabajadoras que necesitan esa ayuda ni el de las familias que tienen muy pocos recursos porque no son capaces de compensar la diferencia entre la beca y el menú.

Por lo tanto, lo que les proponemos es que cada administración cumpla su obligación. Tampoco nos inventamos nada, es muy sencillo. Es decir, primero, que la Conselleria d'Educació asuma la convocatoria y el pago de las becas para sufragar los gastos de comedor escolar de todos los centros públicos y concertados de la ciudad, para garantizar así que todas las familias, también las trabajadoras, se puedan acoger a ellas. Segundo, que el Ayuntamiento promueva una convocatoria -como además le compete porque así lo dice la Ley- de Servicios Sociales para complementar las becas de Educación. Y para finalizar, que el Ayuntamiento promueva una convocatoria de ayudas para el comedor escolar de los centros de 0 a 3 años y fomentar así la escolarización temprana, que por cierto también ésta es una competencia municipal.

Muchas gracias.”

La Sra. Albert Balaguer dice:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Sras. y Sres. Concejales.

Voy a ser clara, concisa y concreta por la hora. A la primera propuesta de acuerdo, no, porque ya se ha convocado. *‘Que la Conselleria de Educaci3n, Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana asuma la convocatoria y el pago de las becas para sufragar gastos de comedor escolar de todos los centros educativos, p3blicos y concertados de la ciudad de Valencia’*. La Resoluci3n del 20 de junio de 2013 de este a3o: *‘La presente Resoluci3n se aplicar3 al alumnado escolarizado en los centros educativos no universitarios de titularidad de la Generalitat dependientes de la Conselleria con competencias en materia de educaci3n y a los centros privados concertados que imparten ense3anzas del segundo ciclo –educaci3n infantil, educaci3n primaria, educaci3n secundaria obligatoria- y a los centros espec3ficos de educaci3n especial’*.

Segunda propuesta de acuerdo: *‘Que el Ayuntamiento de Valencia promueva una convocatoria de ayudas de Servicios Sociales para sufragar gastos de comedor, complementaria a la de becas de la Conselleria...’*. Le leo las bases de la convocatoria de becas comedor de este Ayuntamiento: *‘El Ayuntamiento de Valencia promueve una convocatoria de ayudas a Servicios Sociales para sufragar gastos de comedor escolar correspondiente al curso 2013-2014. Esta convocatoria se realiza un a3o m3s con car3cter subsidiario y complementario a la convocatoria de becas de comedor que realiza la Generalitat Valenciana a trav3s de la Conselleria d’Educaci3’*.

Tercera propuesta de acuerdo, lo mismo: *‘Que el Ayuntamiento de Valencia promueva una convocatoria de ayudas para el comedor escolar de los centros de 0 a 3 a3os...’*. En el punto 2 de la convocatoria de becas comedor del Ayuntamiento: *‘Podr3n ser beneficiarios de las ayudas para sufragar gastos de comedor escolar las y los menores con empadronamiento en el municipio de la ciudad de Valencia en el curso 2013-2014 que en el curso 2013-2014 tenga lugar su escolarizaci3n en escuelas infantiles y en los ciclos de educaci3n infantil’*.

Por tanto, las tres propuestas se est3n haciendo. En cuanto a la primera, la Generalitat ha asumido la convocatoria. Y la segunda y la tercera, se est3n realizando, son complementarias y se atiende a los ni3os de 0 a 3 a3os.

Gracias.”

Se ausentan de la sesión las Sras. Puchalt y Soriano y el Sr. Sanchis Mangrián.

La Sra. Menguzzato añade:

“Muchas gracias, Sra. Alcaldesa.

Me imagino que no negará que en el mes de junio se solaparon dos convocatorias en esta ciudad. Una, la que sacaba el Ayuntamiento de Valencia, y la siguiente, que sacó la Conselleria para precisamente los mismos rangos de edad y las mismas personas. Como usted debe saber, no puede haber dos convocatorias enfocadas a las mismas personas para sufragar los mismos gastos. Es decir, no se está haciendo; no me diga eso. Porque, además, tiene usted un expediente en el que designa dos millones de euros precisamente para pagar becas de comedor.

¿Y qué han tenido que hacer las familias por el lío que tienen ustedes con la Conselleria, que no sé si es que no se hablan? Las familias han tenido que elegir qué beca querían, si la una o si la otra. Porque ustedes estaban haciendo el papel que estaba haciendo la Conselleria d'Educació y por lo tanto están ustedes sufragando un gasto que no es competencia de esta Administración.

Nosotros lo que proponemos es que esto quede claro, que no volvamos a pagar lo que es competencia de la Conselleria d'Educació porque además nos supone más gasto y vulnera derechos y oportunidades de las familias. Porque como decía al principio al pagar las becas de comedor -que son competencia de la Generalitat- no sacamos una convocatoria formal de ayudas de Servicios Sociales, no es verdad. Y no es compensatoria porque precisamente si una familia recibe la beca de comedor de la Generalitat en ningún caso puede recibir la de Valencia, tiene que renunciar a una de ellas.

Yo lo que digo es que sean complementarias porque eso es lo que dice la ley, que es que las becas de comedor sirven para garantizar la escolarización y la

alimentación de los menores. Y las ayudas de los Servicios Sociales sirven para que aquellas familias que tengan especiales dificultades puedan compensar la beca de la Generalitat con la ayuda de los Servicios Sociales. Creo que mi propuesta es muy sencilla y que podría ser perfectamente aceptada porque saben que tienen un lío precisamente este año, que se les han solapado las convocatorias y no han sabido cómo resolverlo. Hagámoslo así y no porque se nos haya ocurrido a nosotros, sencillamente porque esto directamente es hacer cumplir las funciones que nos otorga la ley y punto.

Gracias.”

Cerrando el segundo turno de intervenciones la Sra. Albert manifiesta:

“Gracias.

No se ha solapado ninguna convocatoria y si usted ahora presenta esto, ¿por qué no lo presentó el año pasado cuando asumió la Conselleria los colegios públicos? El año pasado pasó lo mismo porque la convocatoria no ha sido al mismo tiempo, la convocatoria primera fue de este Ayuntamiento, del 27 de mayo al 12 de junio, y la de la Conselleria d’Educació fue del 24 de junio al 12 de julio.

Decirle que la Conselleria ha ayudado a 12.906 menores de la ciudad de Valencia, con 11.033.140 euros. Este Ayuntamiento ha atendido a 4.275 menores, con un total de 2.377.419 euros. Esto demuestra la implicación con las personas y los niños tanto de la Conselleria como de este Ayuntamiento”.

Se reincorpora a la sesión el Sr. Crespo.

Prosigue la Sra. Albert aduciendo:

“Decirle también que este año en el Ayuntamiento hemos reducido la puntuación necesaria para acceder a la ayuda de comedor a 8 puntos. Además, se ha incrementado la ayuda y se ha fijado en 3,6 euros. Además, usted siempre está hablando

de complementar y sobre todo en el cuerpo de la moción se habla de complementar en los colegios concertados, que me llama la atención que sean ustedes que van detrás de la pancarta de la educación pública y ahora resulta que aquí defienden a la enseñanza concertada cuando no dicen que prácticamente el 100% de las becas de comedor de los niños que cumplen los requisitos están perfectamente dadas.

Porque usted misma lo ha dicho antes, son 3,96 euros, hasta 4,02, son 0,31 euros, por 20 días por 10 meses son 62 euros al año, que nosotros en ayudas de manutención damos para que las personas que no puedan complementarlo lo complementen. Hemos atendido y hemos dado 956.114 euros a través de los 11 Centros Municipales de Servicios Sociales a 3.306 personas.

A usted no le gusta esto, no le gusta que se le ayude a las personas, no le gusta esta forma. Pero es una ayuda que se está haciendo, se está atendiendo a todos los niños, sean de colegios públicos o concertados. Cuando tienen una necesidad este Ayuntamiento está para eso y se les atiende a través de los Centros Municipales de Servicios Sociales. Es independiente que sea Educación o Bienestar Social, hay que atender a las personas y sobre todo a los niños. Y como usted dice, priorizando a quienes tienen grandes dificultades.

Eso es lo que estamos haciendo y lo vamos a seguir haciendo. Está en el II Plan de Inclusión, en el borrador, tiene usted tiempo de leérselo este mes, en el que habla de continuar con estas atenciones e incrementar el 8% las ayudas de emergencia en las que están las ayudas de manutención.

Gracias.”

Finalizado el debate y sometida a votación la moción, el Ayuntamiento Pleno acuerda rechazarla por los votos en contra de los/las 17 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan a favor los/las 12 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista, *Compromís* y EUPV presentes en la sesión.

Se da cuenta de una moción suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo Compromís, sobre mejora de las infraestructuras del transporte, cuya propuesta es del siguiente tenor:

“Disposar d’unes bones comunicacions resulta d’una importància econòmica, estratègica i política indubtable, més encara si ens trobem immersos en un profundíssima crisi econòmica, de la qual podrem eixir justament si tenim al nostre abast unes potents eines de comunicació que intensifiquen les relacions econòmiques i socials.

Cal recordar, una vegada més, el greuge a què ens sotmet la concepció radial de les comunicacions terrestres imposada des de Madrid a partir del segle XIX. Així, mentre la connexió amb AVE Madrid-Sevilla va ser inaugurada en 1992 fruit d’una decisió estrictament política, la connexió amb AVE entre València i Tarragona, és a dir, de la Comunitat Valenciana amb la resta d’Europa, és endarrerida constantment als Pressupostos Generals d l’Estat.

En canvi, la recent inaugurada connexió Barcelona París converteix a la ciutat de Barcelona en un *hub* ferroviari d’alta velocitat, molt ben posicionada per al sector turístic. Els valencians com sempre haurem d’esperar, tot i que el 19 de novembre de 2013 el plenari del parlament europeu va aprovar definitivament el corredor mediterrani dins del marc del nou reglament que defineix les noves xarxes ferroviàries prioritàries de transport europees, esmenant la plana a la decisió del Govern de l’Estat Espanyol que en 2003 pretenia imposar a la UE només el corredor central del Pirineu aragonès com a únic corredor entre la península ibèrica i Europa en el mapa dels corredors ferroviaris europeu.

En altre ordre de coses i després de la important afluència de visitants de creuers que ha experimentat la ciutat de Valencia, en els últims dos anys actualment la baixada de les taxes d’altres ports competidors com Màlaga o Alacant ha fet que València ja no siga un port tan atractiu per a les navilieres i el nombre de creueristes arribats a València ha baixat en un 13% als primers huit mesos de l’any.

Per la seua banda, l'aeroport de Manises no va molt millor. Porta quinze mesos consecutius de descens d'operacions, tot i que en el mesos de novembre i desembre les xifres de passatgers han repuntat lleugerament. Durant el període gener-novembre de 2013 la xifra de passatgers ha disminuït en un 3,2% i la d'operacions en un 4,3%.

Aena no disposa d'una política comercial, no la té respecte de l'aeroport de Barajas i molt menys respecte de l'aeroport de Manises. Els gestors dels aeroports espanyols no ixen a buscar vols. En canvi, alguns aeroports gallecs, d'Astúries i fins i tot d'Extremadura han constituït comissions de coordinació aeroportuària; i sobretot el cas de Barcelona, que fa uns anys va constituir un comitè de rutes liderat per l'Ajuntament de Barcelona, amb la participació de la Generalitat i la Cambra de Comerç, el que va fer que s'aconseguien importants resultats.

En estos moments hi ha un mercat emergent que està buscant aeroports, com el dels països asiàtics que necessiten volar fent pont, amb aturada a Europa per anar a Amèrica. Així doncs, als valencians ens falten instruments jurídics, com la Quinta Llibertat, és a dir, si una companyia Xina vol establir-se a l'Estat l'aeroport de Manises ha de poder competir; no pot ser que un funcionari de Madrid ens diga que això està reservat per a l'aeroport de Barajas. En definitiva, el que és bo per a l'aeroport de Madrid també ho és per al de València.

El nostre grup, recentment ha presentat al Congrés dels Diputats una esmena als PGE per la posada en marxa d'aquest pla estratègic per a millorar el trànsit a l'aeroport de Manises, tal com va aprovar el passat 23 de setembre la Comissió de Foment per a l'Aeroport de Madrid-Barajas. Aquesta esmena va ser refusada amb el vot en contra dels diputats del PP, entre ells els diputats triats per les circumscripcions valencianes. Malgrat aquesta negativa, pensem que paga la pena tornar-ho a intentar. La defensa dels interessos dels valencians deu estar per damunt de les legítimes diferències polítiques.

Es per això que la regidora que subscriu formula la present proposta d'acord:

Primer. Que el Ple de l'Ajuntament acorde la constitució d'un grup permanent d'estudi amb la participació de la Generalitat, el Ministeri de Foment, les universitats

públiques valencianes, la Cambra de Comerç i la Confederació Empresarial, amb l'objectiu d'elaborar un pla estratègic per millorar el trànsit a l'aeroport de Manises i l'obertura de noves rutes i mercats.

Segon. Que el Ple de l'Ajuntament promoga una declaració dels ajuntaments dels municipis situats entre Alacant i Tarragona per a exigir al Ministeri de Foment la prioritat de l'execució de l'AVE entre Alacant i Tarragona, per a permetre la connexió dels valencians i Europa.”

Se reincorpora a la sesión la Sra. Puchalt.

Abierto el turno de intervenciones por la presidencia, la proponente de la Moción, Sra. Castillo, expone:

“Sra. alcaldessa. Sres. i Srs. regidors.

Malgrat l'hora que és, abans de començar la defensa de la meua moció voldria fer un reconeixement públic a un valencià que han incinerat aquest matí, que és el Sr. *****, ex conservador de l'IVAM, del Museu Reina Sofia, un dinamitzador del MUVIM, un erudit –pense jo- de referència inigualable que acostà la ciutat de València a la modernitat, que va ser destinatari de moltes distincions i una persona de caràcter i de trajectòria independent. Crec que és un valencià que cal reivindicar i tot i que siga una hora poc adequada m'agradaria que este Ajuntament es fera palés d'eixe reconeixement de cara a la família.

Dit això, i agraint-li la vènia, passe a fer la defensa de la meua moció. En la moció intente plantejar que posar una ciutat com València en el mapa no s'ha de traduir únicament i exclusivament en titulars que després ens poden traure els colors als valencians en tant què ens costen molts diners i no deixen unes infraestructures permanents a la nostra ciutat. Posar-nos en el mapa suposa d'entrada tindre un pes específic com a valencians primer ací, tenint la iniciativa com ajuntament de la primera

ciutat valenciana i la tercera de l'Estat per defensar la nostra Generalitat primer i davant el Govern de l'Estat –siga del color que siga- els interessos valencians que és del que es tracta. I això malauradament no ho fan els diputats valencians a Madrid de cap de les dues forces polítiques majoritàries a l'Estat des de sempre.

Però el que a Compromís li interessa en tots els fòrums on està present és la defensa d'eixos interessos, dels d'aquesta ciutat preferentment però també de totes i tots els valencians en general perquè València és o hauria de ser un centre neuràlgic dinamitzador de l'entrada i eixida de persones al nostre territori perquè hauria de ser catalitzador de sinèrgies econòmiques però sobretot turístiques, per a nosaltres un sector molt important.

Disposar d'unes bones comunicacions resulta d'una importància econòmica, estratègica i política indubtable; i més en una situació de crisi econòmica com que ara patim. L'any 1992 s'inaugurà la connexió AVE Madrid-Sevilla i posteriorment l'AVE Madrid-Valladolid, ara es negocia i està duent-se a terme alguns trams de l'AVE amb Galícia. Tot açò segurament serà pura coincidència, però coincideix amb el lloc de naixement d'algun dels distints presidents dels governs d'Espanya.

Els valencians no és que no tenim president d'Espanya que defense les nostres infraestructures, és que tenim molts pocs diputats al Congrés que voten únicament i exclusivament en clau valenciana. I sobretot el que no tenim és un govern autonòmic ni tampoc d'aquesta ciutat que defensen com cal al nostre parer els nostres interessos. Caldria estar exigint ja i com a qüestió innegociable la connexió de l'AVE entre València i Tarragona. La recent connexió entre Barcelona i París converteix aquesta ciutat en un nus de referència i de connexió ferroviàries d'alta velocitat, molt ben posicionada en el sector turístic. Pensem que els valencians no podem quedar aïllats d'eixa oportunitat.

En els PGE per al 2014 per a la xarxa de rodalia València rebrà 452.000 euros; Barcelona, 10.000.000 euros; Madrid, 16.000.000 euros. Crec que no calen més comentaris amb aquestes xifres.



L'informe TAB de 1989 elaborat per la Cambra de Comerç ja reclamava en eixe any el tram Alacant-frontera francesa, en eixe moment. Estem en 2013 i el tram Tarragona-Alacant no està ni projectat. València s'ha quedat fora de la connexió entre les més importants ciutats europees i espanyoles: Madrid, Barcelona, Saragossa, Sevilla, París, Lió, Tolosa, Marsella... València de nou fora de les ciutats on els desplaçaments poden anar a una velocitat mitjana de 300 km/h.

Actualment, el nombre de creueristes que arriben a la nostra ciutat està baixant atenent que altres ports competidors -com el de Màlaga- estan practicant una rebaixa en les seues taxes portuàries, motiu pel qual el port de València està deixant de ser atractiu per a les navilieres. Sense anar més lluny, la premsa d'aquesta setmana parlava d'una disminució del 9,6% de creueristes.

Tampoc a nivell de connexions aèries...

Continue en la rèplica.”

Se reincorpora a la sesión la Sra. Soriano y el Sr. Sanchis Mangriñán.

El Sr. Grau manifiesta:

“Gracias, Sra. Alcaldesa. Sras. y Sres. Concejales.

Sra. Castillo, creo que lo mínimo que se le puede pedir a un grupo político es coherencia en sus planteamientos allá donde los haga. Que yo recuerde no ha habido ningún presidente del gobierno de Barcelona y sin embargo Barcelona tuvo mucho antes el AVE que Valencia, se lo recuerdo. Ni de Zaragoza, ni de Lleida, ni de Tarragona, ni de Girona.

La conexión del corredor mediterráneo -que usted también aquí critica- está dentro de las prioridades de Europa y ha sido defendida e impulsada por la ministra de

Fomento actual, y se está haciendo de una forma rápida para poderla ejecutar cuanto antes en un momento de penuria económica.

Pero me sorprende que usted salga tan defensora del AVE en estos momentos. Por una parte, quiero recordar que siempre el Grupo de IU ha votado en contra del AVE. El AVE ha sido una maldición, nunca debió venir el AVE, jamás. Y usted podrá decir: *‘Bueno, y a mí ellos qué me importan’*. Pero le voy a leer una de sus alegaciones al Plan de Movilidad, de ustedes: *‘L’arribada de l’AVE ha tingut un efecte negatiu en la mobilitat metropolitana en haver concentrat les inversions en el mitjà ferroviari sense modernitzar ni ampliar la xarxa de rodalia. Les obres han eliminat l’accés a l’Estació del Nord, de la línia de Bunyol i Utiel i de Xirivella...’*, ahí queda eso.

Si jo no dic que no siga cert, el que també és cert és la incoherència, que per una banda estan criticant l’AVE i dient que és la mar de perjudicial i que té un efecte negatiu per a la mobilitat metropolitana, i per altra banda estan demanant que com més prompte millor. Sra. Castillo, estem davant de l’última moció que la tenien vostés que dur ací conforme han dut –i ho he dit abans- la de seguretat, la del BIC, la de la dimissió del govern valencià i ara esta de les infraestructures del transport.

Però és que el sùmmum de la incoherència el té vosté en la seua mateixa moció. I llig: *‘El nostre grup, recentment ha presentat al Congrés dels Diputats una esmena als PGE per la posada en marxa d’aquest pla estratègic per a millorar el trànsit a l’aeroport de Manises, tal com va aprovar el passat 23 de setembre la Comissió de Foment per a l’Aeroport de Madrid-Barajas. Aquesta esmena va ser refusada amb el vot en contra dels diputats del PP...’*

I a continuació, que allí era el lloc i ja la té rebutjada, planteja vosté ací: *‘Que el Ple de l’Ajuntament acorde la constitució d’un grup permanent d’estudi amb la participació de la Generalitat, el Ministeri de Foment, les universitats públiques valencianes, la Cambra de Comerç i la Confederació Empresarial...’*, i el Consell d’Europa i les Nacions Unides. Per què no? I va vosté a ajuntar-los a tots perquè s’assenten amb vosté a discutir d’este tema. No siguem ridículs, per favor.



Duu vosté ací una cosa pel mer fet de parlar, es veu que com és enjorn encara podem estar ací un poquet més. Perquè vosté sap que açò no té cap sentit, li ho han rebutjat en el lloc on tocava. Per altra banda, el que està demanant és una incoherència amb les seues mateixes propostes. I ve ací a dur-nos açò, no sé què vol que li votem. Que acordem la constitució amb la Generalitat?, amb el Ministeri?, amb les universitats públiques? Els duem a tots ací per a votar-ho conjuntament o ho votem per separat? Perquè per a fer una societat vosté i jo prèviament ens hem de posar d'acord. I si jo no la vull fer, o vosté, difícilment la farem.

Vosté està ací donant per suposat que tots estos senyors que li ho van rebutjar en el lloc corresponent diran que si a una cosa que li l'han rebutjada allí, que a demés no fa cap falta perquè l'alta velocitat i el corredor mediterrani estan en marxa. I per altra banda, vosté que s'oposa a l'AVE ve ací a demanar-nos l'AVE. Sra. Castillo, per favor, que són les quatre de la vesprada.

Gràcies.”

En el segundo turno de intervenciones la Sra. Castillo añade:

“Vosté és un artista, però un artista de la manipulació i la tergiversació; diu blanc i negre, una cosa i la contrària. Li contestaré algunes coses. Potser han construït eixos trams perquè els polítics que hi havia d'eixos territoris a Madrid tenien més pes específic que els valencians, és una possibilitat.

Si estan fent coses ara, ja era hora. Però arriben tard perquè ja s'han fet altres per davant de nosaltres, que teníem un pes econòmic i una necessitat infinitament superior. Jo no entre en contradiccions, estar d'acord amb una cosa no vol dir estar d'acord amb la cosa completament. Es poden consensuar itineraris, trajectes, prioritats, nivells d'intervenció, no necessàriament actuar d'una manera o d'una altra... És a dir, les coses poden ser modificables des del nostre plantejament, que és un plantejament d'arribar a consensos, no d'estar en possessió de la veritat absoluta.

Jo parlava de l'elaboració d'un pla estratègic a nivell de comunicacions aèries. Ho tenen en Barcelona, ho tenen en Madrid. Per què no ho podem tindre nosaltres? Fem

una comissió de seguiment, d'estudi, de potenciació, de dinamització. Quin és el problema? Vostés per a allò que els interessa sí que volen tindre paper protagonista, però per a allò que no no m'interessa. Clar que m'he de posar d'acord amb qui he de fer societat, faltaria més; però com a mínim he de cridar-los a una reunió per vore si volen posar-se d'acord i eixa és la prèvia la qual vostés sempre prescindixen: de la voluntat de voler arribar a acord.

Jo no tinc necessitat de presentar una moció que no té res a vore per a parlar, parle d'allò que jo crec que és important per als valencians i intente sempre no faltar-li mai al respecte a cap persona de qui parle, com el senyor de darrere que sempre intervé fora de temps, encara que no compartisca els plantejaments.

Moltes gràcies.”

El Sr. Grau manifesta:

“Sra. Castillo, està dient coses que no toquen. Ací diu: ‘*L’aeroport de Manises no va molt millor. Porta quinze mesos consecutius...*’. L’aeroport de Manises en estos moments té més comunicacions amb ciutats europees que mai n’ha tingut i vosté ho sap. Està vosté demanat ací que es posen d’acord les línies de l’Orient Mitjà per a comunicar-se amb l’Extrem Orient. Des de fa ja una temporadeta hi ha un avió de les línies aèrees turques que fa València-Estambul, Estambul-Extrem Orient. Està a punt de tornar a recuperar-se –vosté, Sra. Castillo, no s’entera- la línia que fa anys es llevà de Lufthansa amb l’aeroport de Frankfurt. Tot això són dades positives i per a vosté no existix.

Vosté confon, entre altres coses, viatgers amb turistes; són dos coses que no tenen res a vore. Evidentment que l’aeroport de Manises ha baixat en passatgers, clar que sí. Tots els qui anem amb l’AVE que vosté no volen han deixar d’anar amb l’avió; a Madrid, per suposat. Si parlàrem de Barcelona potser a vosté li agradaria més, però la capital de l’Estat hui per hui i esperem que per molts anys a pesar de vosté i d’uns quants continue sent Madrid, amb tot el respecte a les lleis, a la Constitució i a l’Estat que ens hem creat entre tots, cosa que vosté dubte que tinga molt clara.



Gràcies.”

Finalizado el debate y sometida a votación la moción, el Ayuntamiento Pleno acuerda rechazarla por los votos en contra de los/las 19 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo Popular presentes en la sesión; votan a favor los/las 11 Sres./Sras. Concejales/as de los Grupos Socialista y *Compromís* e hicieron constar su abstención los/las 2 Sres./Sras. Concejales/as del Grupo EUPV.

PREGUNTAS

25.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 3 de diciembre de 2013 y nº 1542 del Registro General del Pleno, sobre caída de una cornisa de la Casa Consistorial, del siguiente tenor:

“El dijous 28 de novembre trossos d'una cornisa de la Casa Consistorial, en la façana que recau a la plaça de l'Ajuntament, van caure al sòl. En la imatge* s'aprecien les enderrocs en la vorera, darrere de les tanques que acordonen la zona per a protegir als transeünts.

La Casa Consistorial de València està catalogada com a Monument d'Interès Local segons la fitxa del Catàleg de Béns i Espais Protegits.

És per això que el regidor que subscriu formula les següents preguntes:

1a. En quina data s'ha realitzat l'última inspecció de l'estat de conservació de la Casa Consistorial?

2a. Amb quina periodicitat es realitzen?”

*La fotografia obra en el expediente de la presente sesión plenaria.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Administración Electrónica, Personal, Descentralización y Participación, Sr. Igual, siendo del siguiente tenor:

“Ateses les preguntes formulades pel Sr. Joan Ribó Canut, en nom seu i en el del Grup Municipal Compromís, adjunt es remet contestació del coordinador del Servei de Servicis Centrals Tècnics.

‘A sol·licitud de la Delegació d’Administració Electrònica, Personal, Descentralització i Participació, i en contestació a les preguntes formulades davant de l’Ajuntament en Ple pel regidor Sr. Joan Ribó Canut, en nom seu i en el del Grup Municipal Compromís, en relació amb la data en què s’ha realitzat l’última revisió de l’estat de conservació de la Casa Consistorial, li comuniqui que si la dita pregunta es referix a la fatxada de l’edifici com es pot deduir de la seua lectura esta es va realitzar d’acord amb el Plec de Prescripcions Tècniques del Servei de Manteniment i Conservació dels Edificis Municipals de l’Ajuntament de València en el seu apartat 2.2.1.3. i igualment s’exigix que es realitze amb una periodicitat anual corresponent la pròxima revisió al febrer de 2014.

València, 18 de desembre de 2013

El coordinador del Servicio de Servicis Centrals Tècnics’.”

26.

Pregunta suscrita por la Sra. Soriano, del Grupo *Compromís*, de fecha 5 de diciembre de 2013 y nº 1543 del Registro General del Pleno, sobre presentación de mociones y preguntas en los consejos de distrito de las juntas municipales, del siguiente tenor:

“Durant el mes de desembre hem assistit a un maniobra lamentable per part dels regidors del govern del Partit Popular de l’Ajuntament de València que actuen com a presidents dels seus respectius Consells de Districte de les Junes Municipals de València.

Durant este mes els diferents grups de l'oposició de l'Ajuntament de València, exercint els seus drets polítics, decidiren presentar una sol·licitud per tal que es convocara una sessió extraordinària dels Consells de Districtes per tal de debatre sobre l'estat dels mateixos. La sorpresa va vindre quan es comprovà que els diferents presidents convocaven els consells ordinaris, previstos a finals de mes, a principis de desembre i a més, els feien coincidir amb els consells de districte extraordinaris. Això, a més de no ser reglamentari, és un atac directe al dret dels veïns, veïns i associacions de barri a assistir i participar als consells de districte, ja que en la major part dels casos la sessió extraordinària s'ha convocat a les 16 h. A més, una hora més tard s'ha convocat l'ordinari i per tant, el Partit Popular, usant la seua majoria, impedirà el debat amb temps sobre l'estat d'uns districtes que estan patint i molt les polítiques *austericides* del govern popular.

Per una altra banda, el reglament orgànic de govern i de l'administració de l'Ajuntament de València estableix clarament al seu article 89, punt 1, que "La convocatòria haurà de realitzar-se amb una antelació de huit dies quan es tracte d'una sessió ordinària i de quaranta-huit hores quan es tracte d'una sessió extraordinària". Per tant, és impossible convocant el mateix dia o al següent dia les sessions ordinàries i les extraordinàries, que puguen coincidir en la seua celebració.

A més, l'equip de govern han trencat un acord que es prengueren als Consells de Districte en el sentit de reglamentar quan es celebrarien les sessions ordinàries. A tall d'exemple, a l'acta de la sessió del 25 de març de 2013 del Consell de Districte de la Junta Municipal de Russafa es pot llegir que: *'La Sra. Presidenta del Consejo interviene para manifestar que, de acuerdo con las directrices expresadas por el Concejal-Delegado de Descentralización y Participación Ciudadana, como regla general, los plenos se celebrarían los martes de la última semana de cada trimestre, salvo imponderables, proponiendo a su vez su celebración a las 16 h. 30 m.'*

És cert que el dimarts de l'última setmana de desembre no és hàbil però d'ací a convocar tres setmanes abans del que és la norma hi ha moltíssima diferència. Això ha provocat a més, que els i les vocals de les juntes de districte no hagen pogut presentar en molts casos cap moció o pregunta perquè s'ha avançat molt la convocatòria, quan no era

l'habitual. I els deixa en una posició d'indefensió perquè al no saber quan es convocarà la sessió no es pot calcular el dia límit per presentar mocions i preguntes.

Per tot això, la regidora que subscriu formula la següent pregunta:

1a. Si les preguntes i les mocions, segons acord del 28 de desembre de 2011 de la junta de portaveus, s'han de presentar un dia abans de la convocatòria (ço és, 9 dies abans de la sessió del Consell de Districte) i per una altra banda s'incompleix l'acord al que s'havia arribat per celebrar la sessió ordinària en el cas del present mes, quina és la manera que tenen els i les vocals de saber el dia límit de presentació de mocions i preguntes si la presidència de les juntes es bota l'acord al que prèviament s'havia arribat per a la celebració de la sessió ordinària?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Descentralización y Participación Ciudadana, Sr. Sanchis, siendo del siguiente tenor:

“En relación con la pregunta formulada, indicar que el acuerdo de la Junta de Portavoces de 28 de diciembre de 2011 -tal y como se cita por la Sra. Concejala- fijó como fecha para la presentación de mociones hasta las 14.00 horas del día anterior a la convocatoria, estableciéndose en el artículo 89 del Reglamento Orgánico de Gobierno y Administración del Ayuntamiento de Valencia que esta última debe realizarse con una antelación de ocho días.

Respecto a las preguntas, resulta de aplicación el artículo 131 del Reglamento Orgánico del Pleno, debiendo presentarse con ocho días de antelación a la sesión.

Concretamente, para los Consejos de Distrito correspondientes al cuarto trimestre del año 2013, a celebrar en el mes de diciembre, las fechas que correspondían al régimen ordinario de sesiones eran días inhábiles lo que motivó la antelación en la celebración de los mismos.”

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1544 del Registro General del Pleno, sobre creación de empleo, del siguiente tenor:

“La regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Quants llocs de treball ha generat directament l’Ajuntament de València a través dels seus plans d’ocupació?

2a. Quina és la durada d’aquests llocs de treball en cas d’haver ser creats?

3a. Amb quin perfil professional?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Empleo, Sociedad de la Información, Innovación y Proyectos Emprendedores, Sra. Simón, siendo del siguiente tenor:

Programa/Projecte	Total	Perfil	Duració
T.E. Turisme	26	20 alumnes 6 personal directiu, docent.	1 any
T.E. Devesa-Albufera	25	20 alumnes 5 personal directiu, docent.	1 any
T.E. Indumentària	19	15 alumnes 4 personal directiu, docent	1any
AEDL,s	8	7 T.S. 1 T.M	1 any
Programa Eurodisea	4	4 T.A.A.	5 mesos
PEF VLC Indumentària Tradicional	16	14 oficial/a 2ª 1 directora 1encarregada	8 mesos
PEF VLC <i>Tienes Madera</i>	2	2 monitors	6 mesos

EMCORN 2013	100	100 TAA	3 mesos
PIE > 45 any	4	4 T.M.	5 mesos
PEL Treball VLC	150	102 peons/es 36 oficials 1 ^a 3 encarregats/des 9 Prospectors/es	2 i 3 mesos
FPE Socorrisme Inst. Aquàtiques	7	Autònoms	4 mesos
FPE Activitats Administratives relació client	7	Autònoms	7 mesos
Ajudes a la Contractació	79	s/empreses	Contractació indefinida
Ajudes a la Inserció d'Ocupació Autònoma	8	s/empreses	Entre 6 mesos (per compte d'altri) i 12 mesos (per compte propi)
Pla Conjunt d'Ocupació	5	s/empreses	

28.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1545 del Registro General del Pleno, sobre deuda con Ciegsa, del siguiente tenor:

“La regidora que subscriu formula les següents preguntes relacionades amb l'empresa Ciegsa:

1a. Quin és el deute que té pendent en aquestos moments Ciegsa en concepte d'impostos de construcció? A quantes obres correspon el deute?

2a. En tots els casos, està l'impost recorregut per considerar les obres d'especial interés o d'utilitat municipal?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Hacienda, Presupuestos y Política Tributaria y Fiscal, Sr. Senent, siendo del siguiente tenor:



“1a. El deute pendent de Ciegsa relatiu a l’impost de construccions, instal·lacions i obres a data 19 de desembre és de 506.297,57 €, i correspon a set obres.

2a. Dels set casos, només es presentà recurs respecte a quatre obres, tots per considerar les obres d’especial interés o utilitat municipal i van ser desestimats.”

29.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1546 del Registro General del Pleno, sobre la situación del Valencia, CF, del siguiente tenor:

“En relació amb l’assumpte del València CF, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Quin és el nivell de compliment dels compromisos del València CF amb l’Ajuntament de València adquirits per a la construcció del nou camp de futbol?

2a. S’ha fet efectiva la quantitat de diners amb què havia de compensar el club la permuta dels terrenys a l’Ajuntament?

3a. S’ha produït l’entrega de les parcel·les a la ciutat amb què s’havia de completar la permuta?

4a. Respecte de la construcció del poliesportiu per al barri de Benicalap, en quina situació es troben les gestions amb el club? I amb els veïns ?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicecalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“El asunto está paralizado, como es público y notorio, desde hace más de cuatro años. En consecuencia, la permuta prevista no está formalizada.”

30.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1547 del Registro General del Pleno, sobre remodelación del mercado del Grao, del siguiente tenor:

“Recentment s’ha anunciat una futura remodelació del mercat del Grau, sota la coordinació d’Aumsa.

És per això que la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Existeix un projecte ja acabat de remodelació del mercat?

2a. Ha sigut aquest pactat amb els representants dels actuals venedors?

3a. Es pensa tenir un tracte diferenciat entre els actuals venedors i els que puguen accedir amb posterioritat a l’exploració d’altres parades?

4a. Existeix un calendari en el nou projecte d’exploració del mercat?

5a. Es pensa des de la regidoria redactar una nova ordenança de funcionament dels mercats municipals?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Comercio y Abastecimientos, Sra. Puchalt, siendo del siguiente tenor:

“1a. Hi ha un projecte bàsic i d’execució aprovat per la Junta de Govern Local redactat per la Universitat Politècnica de València, que servix de base per a la licitació.

2a. Efectivament, els venedors del mercat van ser consultats en el seu dia i en tot moment se’ls ha tingut informats dels passos a seguir en la tramitació dels expedients de contractació.

3a. Se’ls ha oferit un tracte preferent respecte dels nous operadors, que és idèntic al què es va oferir en el seu dia als venedors del mercat de Colon, que consistix en un percentatge de disminució respecte dels gastos de lloguer i manteniment de la resta d’operadors que s’instal·len en el mercat.



4a. La previsió és que abans del final d'any es firmen els convenis de reubicació amb els venedors i a primers de 2014 es formalitzen les bases de la concessió i la licitació de l'obra.

5a. Efectivament, estan treballant els tècnics municipals en col·laboració amb els representants de les associacions de venedors en l'elaboració d'una nova ordenança que s'adapte a la realitat i el futur previst per als nostres mercats.”

31.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1548 del Registro General del Pleno, sobre las naves de la calle Juan Verdeguer, del siguiente tenor:

“La regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Una de les naus de Juan Verdeguer on es preveia la construcció d'una nova instal·lació ha estat ocupada darrerament per persones sense casa. Què es pensa fer amb aquest immoble de propietat municipal?

2a. Quin és el calendari d'actuació que es té previst?

3a. S'han finalitzat les obres corresponents al que anava a ser un auditori? En cas afirmatiu, per a quan es té prevista la inauguració?

4a. S'ha contemplat algun tipus d'actuació sobre les naus no rehabilitades mitjançant recursos provinents del Pla Confiança?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión conjuntamente por el delegado de Patrimonio y Gestión Patrimonial, Sr. Sanchis, la delegada de Empleo, Sociedad de la Información, Innovación y Proyectos Emprendedores, Sra. Simón, y el delegado de Deportes, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

- Respuesta del Sr. Sanchis

“Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 1 de abril de 2010 se adscribió a la Delegación de Deportes las naves sitas en la C/ Juan Verdeguer, 26 y 30.

Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 30 de noviembre de 2012 se adscribieron a la Delegación de Empleo, Innovación, Proyectos Emprendedores y Tecnología de la Innovación las naves ubicadas en la C/ Juan Verdeguer, 16 a 24.”

- Respuesta Sra. Simón

“L’Ajuntament de València destinarà una de les naus de Juan Verdeguer, concretament l’antiga fàbrica Farinera Llevantina, al foment de l’ecosistema de la indústria creativa i cultural en la nostra ciutat. Les actuacions realitzades sobre la dita nau han sigut unes obres per una actuació d’emergència i la recent reparació d’un forat en un dels laterals de l’edifici.

La culminació del projecte de rehabilitació per a la seua recuperació, una vegada tret a licitació el dit projecte serà quan la Generalitat transferisca els fons necessaris per a escometre les dites obres.

Així mateix, des de la Delegació d’Innovació i Projectes Emprenedors s’està treballant en el desenrotllament d’accions a desenrotllar en l’emblemàtic immoble, conjuntament amb la Fundació València Crea i diverses entitats per a donar a conèixer el projecte.

Les obres de l’Auditori han sigut ja finalitzades en l’actualitat. En este moment s’està en procés de recepció de l’obra, a falta que la Generalitat finalitze la revisió del projecte executat i se’ns done data des de la Conselleria de Cultura per a la firma de l’acta de recepció.

Els fons amb què es van a finançar l’obres de rehabilitació de l’antiga fàbrica Farinera Llevantina seran procedents del Pla Confiança.”

- Respuesta Sr. Grau

“Les dos naus de Juan Verdeguer adscrites a la Regidoria d’Esports es troben situades als números 26 i 30 d’aquest carrer de Juan Verdeguer i han sigut objecte en

diverses ocasions de treballs de neteja i retirada de runes i efectes abandonats, així com d'altres elements que afavorien l'ocupació per persones sense casa.

Donada la situació actual de definició del programa de necessitats esportives que permeten la redacció del projecte de rehabilitació, s'han tornat a iniciar els treballs de neteja i sanejament de dites naus.

Per evitar aquesta utilització indeguda com a abocador de runes i efectes, se'n va a procedir al seu tancament posterior una vegada acabats els treballs de neteja.

Les obres en instal·lacions esportives de l'Ajuntament de València amb càrrec al Pla Confiança no inclouen actuacions en estes naus.”

32.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 10 de diciembre de 2013 y nº 1549 del Registro General del Pleno, sobre fiesta de fin de año en el Centro Cultural la Rambleta, del siguiente tenor:

“Assabentats per la publicitat que circula a la ciutat de la realització d'una festa de cap d'any al Centre Cultural la Rambleta, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. El Centre Cultural la Rambleta reuneix les condicions legalment exigibles per a la realització d'una festa d'aquestes característiques, amb el consum d'alcohol i altres substàncies que es pot produir?

2a. Hi haurà control del nivell d'ocupació de l'aforament de l'espai on es realitzarà la festa, a més d'un control exhaustiu a l'entrada que impedisca l'entrada de menors per a qui la venda d'alcohol està prohibida?

3a. L'edifici reuneix les característiques adequades per la celebració d'aquestes festes on es produeix una gran afluència de públic?

4a. Té l'esmentat recinte contractades les assegurances pertinents per al tipus d'acte que es va a realitzar?

5a. Hi haurà un dispositiu especial de Policia Local en la zona per solucionar possibles problemes?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión conjuntamente por teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, y por la delegada de Cultura, Sra. Beneyto, siendo del siguiente tenor:

- Respuesta Sr. Domínguez

‘1a. Es tracta d'un acte de celebració del fi d'any, després del sopar, consistent en actuacions de dj's, la duració del qual està fixada entre les 24.00 i les 05.00 hores.

2a. Esta festa compta amb autorització de la Conselleria de Governació Exp AE-350/13, en la que es fixa un aforament màxim global de 2.184 persones dividides per zones, sent un espectacle autoritzat per a majors de 18 anys.

3a i 4a. En entrevista realitzada amb la Sra. *****, gerent del centre, manifesta que es disposarà d'un servici de seguretat d'11 persones i que l'entrada estarà controlat per mecanismes electrònics de tal forma que sempre se sabrà l'aforament. Comptarà a més del segur habitual, un segon que cobrirà els riscos de l'activitat extraordinària. Entre les preocupacions de seguretat està tant la de l'interior com la de l'exterior, per a evitar un possible botelló. El centre comptarà amb personal propi.

5a. Per part de la Policia Local de servici en eixa nit en el districte, es comptarà amb tres patrulles que atendran totes les incidències que sorgisquen d'este centre i de la resta de problemàtiques, així com de les Unitats de GOE, si foren requerides a este efecte.”

- Respuesta Sra. Beneyto



“S’adjunta informe dels responsables de la gestió del Centre Cultural Rambleta, del siguiente tenor:

1º. El centro cultural dispone de todas las condiciones legales y licencias exigidas para la realización del evento de Nochevieja. Este evento en concreto no lo realizan directamente los gestores del centro, alquilando en esa ocasión el espacio a los promotores del mismo.

El evento cumple con toda la normativa referente a la realización de espectáculos y su actividad se enmarca dentro de la línea de la programación habitual del centro, con diversas actuaciones en directo, creadores audiovisuales, dj’s y otros artistas sonoros.

El evento comienza a partir de las 0:00h, después de la cena y de las tradicionales campanadas. El centro dispone de licencia de cafetería con lo que cumple las disposiciones legales para el consumo de alcohol.

El Centro ha solicitado la autorización expresa para la realización de este evento a la Conselleria de Gobernación –informando al detalle de las actividades a realizar en los distintos espacios, aforos, medidas de seguridad, horarios, etc.– que ha concedido el permiso y autorización al evento Fiesta de Nochevieja.

2º. El centro ha exigido a los promotores del evento que dispongan de 14 personas de seguridad (un número muy superior al previsto legalmente para el aforo y para un centro de estas características), que además contrata directamente Rambleta con la empresa de seguridad que trabaja de manera continuada para el centro desde su apertura.

Tres de estas personas de seguridad realizarán el control de accesos, solicitando DNI para comprobar la edad, realizando control de metales, de comida, de bebida y de posibles sustancias ilegales.

En todos los soportes publicitarios de la fiesta se manifiesta la prohibición de entrada a menores e incluso se recomienda que la edad mínima sea de 21 años.

El criterio de selección del cartel de artistas que actuaran esa noche ha sido la búsqueda de un público de 28 años hacia arriba.

Esa noche no se servirá bebida en cristal, sino en plástico.

3º. El aforo máximo de la fiesta está limitado por debajo del aforo máximo del Centro.

4º. Tal y como establece la Ley para los espectáculos u eventos realizados por agentes ajenos al equipo gestor del centro, los promotores han contratado el seguro específico para la realización de dicho evento en Rambleta que exige la Ley y no sólo de responsabilidad civil sino también de daños, facilitando copia del mismo al centro.

A destacar la profesionalidad y seriedad de los promotores, que incluso han grabado un video de las instalaciones para garantizar que cualquier desperfecto que se pueda producir será subsanado.

5º. El centro ya se ha puesto en contacto con la policía local del distrito de San Marcelino (Unidad de Distrito 3) para informar al detalle del evento y contar con su colaboración, como viene siendo también habitual.

Asimismo, el director de la empresa de seguridad ya ha informado a la Policía Nacional y también están coordinados.

Fdo.:*****

Directora Centro Cultural la Rambleta.”

33.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 11 de diciembre de 2013 y nº 1550 del Registro General del Pleno, sobre intervenciones urbanas relacionadas con el comercio, del siguiente tenor:



“Aprofitant la campanya de comerç de Nadal, l’Associació de Comerciants del Centre Històric, amb la col·laboració de la Universitat Politècnica, ha encetat unes col·laboracions amb estudiants per tal de fer intervencions al carrer del Músic Peydró, plaça de la Mercé, avinguda del Baró de Càrcer i d’altres.

En relació amb aquest tema, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Col·labora el consistori d’alguna manera en aquesta iniciativa?

2a. Existeix a la Regidoria una programació en les activitats externes per tal de promocionar el comerç de proximitat?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión conjuntamente por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, y por la delegada de Comercio y Abastecimientos, Sra. Puchalt, siendo del siguiente tenor:

- Respuesta Sra. Ramón-Llin

“1a. Per part de la Delegació de l’Àrea de Medi Ambient i Desenvolupament Sostenible, s’ha col·laborat per tal que les intervencions es realitzaren amb materials reciclats.”

- Respuesta Sra. Puchalt

“2a. Des de la Regidoria de Comerç i Abastiments es realitza anualment una programació d’activitats per a cada exercici en matèria de promoció del petit i mitjà comerç. Aquesta programació es desglossa en campanyes generals realitzades per a tots els comerços de la ciutat i campanyes específiques per als comerços de barri o districte.

Durant l’any 2013 s’han dut a terme dins d’aquestes últimes algunes destinades als comerços del centre històric: *Acostat’t a les rutes del Centre Històric*, l’eix fonamental del qual ha estat en realitzar publicitat en busos, marquesines de busos i al Canal Bussi de l’EMT; la campanya promoció *Centre Històric*, amb el repartiment de

borses ecològiques entre els comerços del centre històric en col·laboració amb l'Associació de Comerciants del Centre Històric.

També destaca la realitzada per a la promoció dels comerços de Benimaclet, també amb el repartiment de borses ecològiques entre els comerços de la zona en col·laboració amb l'Associació de Comerciants i Professionals de Benimaclet, i la destinada als comerços del Marítim, amb publicitat d'un circuit de mupis a la ciutat. L'Ajuntament també va col·laborar en el *Gelato World Tour*, que va tenir gran acceptació.

Així mateix, anualment se solen convocar subvencions destinades a les associacions de comerciants per a la realització d'actuacions de promoció comercial dins del seu àmbit d'actuació. També es duen a terme actuacions de col·laboració amb altres entitats, com la realitzada amb Cecoval per a la realització de l'esdeveniment *Shopening Night* per a la promoció dels comerços que van obrir el 4 de desembre en horari de nit.”

34.

Pregunta suscrita por el Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, de fecha 11 de diciembre de 2013 y nº 1551 del Registro General del Pleno, sobre el Premio Europeo del Espacio Público Urbano, del siguiente tenor:

“En relació amb el certamen del Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà, el regidor baix firmant realitza les següents preguntes:

1a. Ha presentat el govern municipal proposta a l'esmentat premi?

2a. En cas afirmatiu,

2.1. Amb quins projectes?

2.2. A quines convocatòries?

2.3. Quin va ser el resultat en cada un d'ells?



3a. En cas negatiu, quina va ser la raó per la qual no es van presentar projectes en cada una de les convocatòries?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo, siendo del siguiente tenor:

“El Premio Europeo del Espacio Público Urbano es una iniciativa del Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, que igualmente dirige y coorganiza según su propia página web.

Sin perjuicio de que el Ayuntamiento no tiene porqué participar en todos los certámenes que, con carácter institucional, o no, se organizan a nivel nacional o internacional, o que no ha sido invitado a hacerlo, el Servicio de Proyectos Urbanos está ultimando la documentación para participar en la edición del próximo año.”

35.

Pregunta suscrita por el Sr. Sanchis, del Grupo EUPV, de fecha 11 de diciembre de 2013 y nº 1552 del Registro General del Pleno, del siguiente tenor:

“La Comissió d’Educació del passat 28 de novembre va aprovar les bases del concurs intern per a mestres del Servei d’Educació, la qual cosa pot provocar alguns canvis en altres Seccions com la de Garantia Social, la d’Absentisme Escolar i Projectes Educatius.

Per tot això, el regidor que subscriu, en el seu nom i en nom del grup municipal d’Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

1a. S’han previst els efectes d’aquest concurs en les Seccions de Garantia Social, Absentisme Escolar i Projectes Educatius.

2a. Té la Delegació d’Educació la intenció de mantenir per al pròxim curs escolar els programes de garantia social, absentisme escolar i projectes educatius? En cas afirmatiu, amb quin personal?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Educación, Sr. Del Toro, siendo del siguiente tenor:

“En la sessió de la Comissió d'Estudis d'Educació que va tindre lloc el passat dia 28 de novembre del 2013 es va aprovar la proposta sindical presentada per les Seccions Sindicals d'UGT, STAS i SPPLB-CV, amb l'adhesió de la Secció Sindical CSI-CSIF a l'haver-se incorporat un punt de la seua proposta, i amb l'únic vot en contra de la Secció Sindical de CC.OO.

En tot moment i al llarg del debat suscitat en la dita sessió va quedar clar que es continuaran atenent, a través de l'activa participació de tot el personal adscrit a Educació, les qüestions referents a garantia social, absentisme escolar i projectes educatius, qüestions estes a què no sols no es renunciem sinó que s'impulsaran i potenciaran des dels propis centres educatius donant pas a la creativitat i implicació de tot el personal docent i no docent del Servei d'Educació.”

36.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 12 de diciembre de 2013 y nº 1554 del Registro General del Pleno, sobre restablecimiento del servicio de EMT a la Patacona, del siguiente tenor:

“Fins fa poc de temps l'EMT realitzava el servei en tota la zona de la Patacona en el municipi d'Alboraia. Les restriccions econòmiques imposades a l'empresa per l'Ajuntament i la manca d'un adequat finançament del transport metropolità, entre altres motius per una manca de política metropolitana de transport, varen obligar a arribar a un acord entre l'EMT i l'Ajuntament d'Alboraia consistent en què per aquest servei el municipi d'Alboraia paga una contribució anual de 50.000 € a l'EMT.

La línia 31 de l'EMT realitza el seu servei fins a l'interior de la Patacona (Alboraia), però entrant en aquest barri només uns 500 metres i deixant sense servei d'autobusos proper a gran part del dit barri. Una zona on hi ha un institut de Secundària freqüentat per molts alumnes de València, una residència de jubilats i un conjunt

d'edificis llogats per persones majors (edificis *Los Infantes*), moltes d'elles estretament vinculades a València per temes familiars.

La reducció del servei en la Patacona per part de l'EMT al suprimir les parades a l'interior del barri que presumiblement eren més emprades pels seus usuaris pot haver suposat una reducció del nombre de viatgers en la zona.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Ha contemplat l'Ajuntament la possibilitat de rebre alguna subvenció per part de la Diputació per restablir el servei de la línia 31 a la Patacona?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Esta pregunta ya fue contestada en el pleno del 22 de noviembre de 2013.”

37.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 12 de diciembre de 2013 y nº 1555 del Registro General del Pleno, sobre el coste de prolongar la línea 31 de EMT hasta el final de la Patacona, del siguiente tenor:

“Fins fa poc de temps l'EMT realitzava el servei en tota la zona de la Patacona en el municipi d'Alboraia. Les restriccions econòmiques imposades a l'empresa per l'Ajuntament i la manca d'un adequat finançament del transport metropolità, entre altres motius per una manca de política metropolitana de transport, varen obligar a arribar a un acord entre l'EMT i l'Ajuntament d'Alboraia consistent en què per aquest servei el municipi d'Alboraia paga una contribució anual de 50.000 € a l'EMT.

La línia 31 de l'EMT realitza el seu servei fins a l'interior de la Patacona (Alboraia), però entrant en aquest barri només uns 500 metres i deixant sense servei d'autobusos proper a gran part del mateix. Una zona on hi ha un institut de Secundària

freqüentat per molts alumnes de València, una residència de jubilats i un conjunt d'edificis llogats per persones majors (edificis *Los Infantes*), moltes d'elles estretament vinculades a València per temes familiars.

La reducció del servei en la Patacona per part de l'EMT al suprimir les parades a l'interior del barri que presumiblement eren més emprades pels seus usuaris pot haver suposat una reducció del nombre de viatgers en la zona.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Quin cost anual suposaria prolongar la línia 31 fins al final de la Patacona?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Esta pregunta ya fue contestada en el pleno del 22 de noviembre de 2013.”

38.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 12 de diciembre de 2013 y nº 1556 del Registro General del Pleno, sobre nº usuarios de EMT en las paradas ubicadas la Patacona en 2009, 2010, 2011 y 2012, del siguiente tenor:

“Fins fa poc de temps l'EMT realitzava el servei en tota la zona de la Patacona en el municipi d'Alboraia. Les restriccions econòmiques imposades a l'empresa per l'Ajuntament i la manca d'un adequat finançament del transport metropolità, entre altres motius per una manca de política metropolitana de transport, varen obligar a arribar a un acord entre l'EMT i l'Ajuntament d'Alboraia consistent en què per aquest servei el municipi d'Alboraia paga una contribució anual de 50.000 € a la EMT.

La línia 31 de l'EMT realitza el seu servei fins a l'interior de la Patacona (Alboraia), però entrant en aquest barri només uns 500 metres i deixant sense servei d'autobusos proper a gran part del mateix. Una zona on hi ha un institut de Secundària



freqüentat per molts alumnes de València, una residència de jubilats i un conjunt d'edificis llogats per persones majors (edificis *Los Infantes*), moltes d'elles estretament vinculades a València per temes familiars.

La reducció del servei en la Patacona per part de l'EMT al suprimir les parades a l'interior del barri, que presumiblement eren més emprades pels seus usuaris, pot haver suposat una reducció del nombre de viatgers en la zona.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Quants viatgers varen agafar l'EMT en les parades ubicades en la Patacona en 2009, 2010, 2011 i 2012?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Esta pregunta ya fue contestada en el pleno del 22 de noviembre de 2013.”

39.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 12 de diciembre de 2013 y nº 1557 del Registro General del Pleno, sobre el ahorro que supone reducir las paradas de EMT en la Patacona, del siguiente tenor:

“Fins fa poc de temps l'EMT realitzava el servei en tota la zona de la Patacona en el municipi d'Alboraia. Les restriccions econòmiques imposades a l'empresa per l'Ajuntament i la manca d'un adequat finançament del transport metropolità, entre altres motius per una manca de política metropolitana de transport, varen obligar a arribar a un acord entre l'EMT i l'Ajuntament d'Alboraia consistent en què per aquest servei el municipi d'Alboraia paga una contribució anual de 50.000 € a l'EMT.

La línia 31 de la EMT realitza el seu servei fins a l'interior de la Patacona (Alboraia), però entrant en aquest barri només uns 500 metres i deixant sense servei

d'autobusos proper a gran part del mateix. Una zona on hi ha un institut de Secundària freqüentat per molts alumnes de València, una residència de jubilats i un conjunt d'edificis llogats per persones majors (edificis *Los Infantes*), moltes d'elles estretament vinculades a València per temes familiars.

La reducció del servei en la Patacona per part de la EMT al suprimir les parades a l'interior del barri, que presumiblement eren més emprades pels seus usuaris, pot haver suposat una reducció del nombre de viatgers en la zona.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Quin estalvi suposa anualment reduir les parades de la Patacona a la situació en què actualment es troba?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Esta pregunta ya fue contestada en el pleno del 22 de noviembre de 2013.”

40.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1558 del Registro General del Pleno, sobre ayudas a centros de educación, del siguiente tenor:

“La Conselleria de Educació, Cultura i Esport ha convocat ajudes per als centres d'educació especial, les unitats d'educació especial en centres ordinaris i els centres d'acció educativa singular (CAES), de titularitat de corporacions locals i privats concertats (DOCV núm. 7148/08/11/2013) per a l'adquisició de llibres de text i de material didàctic i informàtic en el curs 2013-2014.

Segons ens consta, el Servei d'Educació de l'Ajuntament de València compta amb dos programes de qualificació professional inicial (PCPI) amb alumnat d'aquestes



característiques ubicats al carrer de Roncesvalls i diverses aules de pedagogia terapèutica en els diferents centres municipals.

El termini de presentació de sol·licituds era de deu dies hàbils a comptar des de l'endemà de la publicació d'esta convocatòria (20 de novembre de 2013). Els centres de titularitat local, com és habitual amb aquests tipus de subvenció, havien de presentar també un certificat d'acord del ple de la corporació pel qual s'autoritza la participació en la present convocatòria.

Donat que al Ple de novembre 2013 no es contemplava ningun punt al respecte, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Ha sol·licitat la corporació les ajudes convocades per la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport? Si així fos, per quina quantitat?

2a. En cas de no haver-les sol·licitat, quins han sigut els motius?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Educación, Sr. Del Toro, siendo del siguiente tenor:

“1a. Per part d'esta Delegació no s'han sol·licitat les ajudes esmentades perquè no entrem en els programes previstos per als dits centres.

2a. El Servei d'Educació, en el marc de l'Orde (DOGV 5806/15/07/2088) desenvolupa un Programa de Qualificació Professional Inicial especial d'operacions de reproducció manual o semiautomàtica de productes ceràmics, dirigit a alumnes amb certificat de discapacitat majors de 16 anys.

La Conselleria d'Educació, Cultura i Esport convoca anualment les ajudes econòmiques per al desenvolupament d'estos programes (Orde DOGV 7072/10/06/2013) i s'adjudiquen per al curs 2013/2014 mitjançant una Resolució de la Direcció General de Formació Professional i Ensenyances de Règim Especial (DOGV 7072/22/07/2013) ajuda, entre altres conceptes, per a compra de material didàctic i gastos de recopilació de materials d'ensenyança i impressió de materials diversos.

Pel que fa a les ajudes econòmiques a què es referix l'esmentada Orde, estan subsumides en la Resolució de concessió de les ajudes per al desenvolupament dels programes de qualificació professional inicial.”

41.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1559 del Registro General del Pleno, sobre el II Congreso Internacional de Ciudades Amigas de la Infancia, del siguiente tenor:

“En relació amb aquest tema, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Ha participat aquesta corporació en aquesta iniciativa congressual? En cas negatiu, quin ha estat el motiu?

2a. En cas afirmatiu, quin ha estat el contingut i les conclusions?

3a. Donades les noves problemàtiques i realitats socials que s'estan generant socialment, quina formació se li dóna als funcionaris que estan en contacte amb els usuaris?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Bienestar Social e Integración, Sra. Albert, siendo del siguiente tenor:

“1a i 2a. No, la ciutat de València no forma part d'este programa.

3a. En els cursos de formació que es realitzen dins dels plans municipals de Formació, en els últims anys sempre s'han realitzat cursos relacionats amb la problemàtica dels Servicis Socials en l'àmbit del menor; i en el cas concret de l'any 2013, s'ha realitzat l'acció formativa *La protecció de menors en el dret espanyol*.

Amb independència de les accions formatives municipals i les del mateix Servici i la Regidoria de Benestar Social, la Direcció General del Menor de la Conselleria ha realitzat una programació formativa per al 2014 per a professionals de

Servicis Socials generals de l'Ajuntament de València, complementària a les realitzades en els anys 2007 i 2010, que a més dels funcionaris municipals han participat professionals dels àmbits sanitaris i educatiu, així com professionals del Seafi, del Punt de Trobada i policies locals, que treballen en l'àmbit del menor.”

42.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1560 del Registro General del Pleno, sobre placa conmemorativa de Carles Salvador i Gimeno, del siguiente tenor:

“El 27 de maig la delegada de Cultura Sra. Beneyto, en resposta a una moció d'aquest grup municipal, ens presentà una proposta d'acord en què es comprometia a adreçar-se a l'entitat Lo Rat Penat perquè tornaren a recol·locar en el carrer de Dalt la placa commemorativa de Carles Salvador.

Al respecte, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. S'han fet les gestions pertinents perquè la placa siga restituïda al lloc on li pertoca per tal de recordar el naixement del mestre i lingüista Carles Salvador?

2a. Quan pensa aquesta Regidoria complir amb el compromís a què es va arribar per unanimitat d'aquesta Comissió?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada de Cultura, Sra. Beneyto, siendo del siguiente tenor:

“1a. Sí, s'han realitzat les gestions.

2a. S'està netejant i preparant la dita placa, estant prevista la seua col·locació a finals del mes de gener o principis de febrer.”

43.

Pregunta suscrita por la Sra. Menguzzato, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1561 del Registro General del Pleno, sobre la ayuda a domicilio, del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de Valencia a través de su red de centros municipales ofrece a los usuarios que lo solicitan el recurso de ayuda a domicilio, entre otros servicios domiciliarios.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Cuántos son los usuarios beneficiados a día de hoy en la ayuda a domicilio? Ruego indique el número en cada centro.

2ª. ¿Cuántas personas a fecha de hoy están en la lista de espera para recibir por parte del Ayuntamiento de Valencia el servicio de ayuda a domicilio?

3ª. ¿Cuál es la relación de personas que se encuentra en situación de lista de espera en cada uno de los Centros Municipales de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Valencia para recibir el servicio de ayuda a domicilio?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Bienestar Social, Sra. Albert, siendo del siguiente tenor:

CMSS	Nº usuarios en alta	Nº solicitantes en lista de espera
Campanar	245	0
Salvador Allende	197	0
San Marcelino	193	0
Trafalgar	185	10
Quatre Carreres	173	3
Benimaclet	170	0
Fuensanta	145	1
Malvarrosa	137	1
Olivereta	134	0

Nazaret	102	0
Ciutat Vella	92	0
TOTAL	1773	15

44.

Pregunta suscrita por la Sra. Menguzzato, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1561 del Registro General del Pleno, sobre la ayuda a domicilio, del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de Valencia a través de su red de centros municipales ofrece a los usuarios que lo solicitan el recurso de la teleasistencia, entre otros servicios domiciliarios.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Cuántos son los usuarios beneficiados a día de hoy del servicio de teleasistencia? Ruego indique el número en cada centro.

2ª. ¿Cuántas personas a fecha de hoy están en la lista de espera para recibir por parte del Ayuntamiento de Valencia el servicio de teleasistencia?

3ª. ¿Cuál es la relación de personas que se encuentra en situación de lista de espera en cada uno de los Centros Municipales de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Valencia para recibir el servicio de teleasistencia?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Bienestar Social, Sra. Albert, siendo del siguiente tenor:

CMSS	Nº usuarios en alta	Nº solicitantes en lista de espera
Salvador Allende	644	31
Campanar	532	21
Patraix	502	19
Olivereta	462	37

San Marcelino	448	15
Trafalgar	426	26
Malvarrosa	414	21
Quatre Carreres	414	24
Benimaclet	403	12
Ciutat Vella	339	6
Nazaret	135	4
TOTAL	4.719	216

La previsión con el actual contrato de teleasistencia domiciliaria es que, como máximo, en marzo de 2014 las 216 personas que quedan en lista de espera tengan ya instalada la teleasistencia.”

45.

Pregunta suscrita por la Sra. Menguzzato, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1563 del Registro General del Pleno, sobre el servicio *Menjar a casa*, del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de Valencia a través de su red de centros municipales ofrece a los usuarios mayores de 65 años que lo solicitan el recurso *Menjar a Casa* entre otros servicios domiciliarios.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Cuántos son los usuarios beneficiados a día de hoy del servicio de *Menjar a casa*? Ruego indique el número en cada centro.

2ª. ¿Cuántas personas a fecha de hoy están en la lista de espera para recibir por parte del Ayuntamiento de Valencia el servicio de *Menjar a casa*?

3ª. ¿Cuál es la relación de personas que se encuentra en situación de lista de espera en cada uno de los Centros Municipales de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Valencia para recibir el servicio de *Menjar a casa*?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Bienestar Social, Sra. Albert, siendo del siguiente tenor:

CMSS	Nº usuarios en alta
Quatre Carreres	63
Campanar	55
Salvador Allende	53
Patraix	51
Ciutat Vella	42
Olivereta	38
Trafalgar	34
San Marcelino	30
Benimaclet	27
Malvarrosa	22
Nazaret	12
TOTAL	427

En el Programa *Menjar a casa* el concepto de lista de espera no existe. El Convenio de Colaboración entre la Conselleria de Bienestar Social y el Ayuntamiento de Valencia para el desarrollo del Programa *Menjar a casa*, en la cláusula cuarta ‘Compromisos de colaboración que asume el Ayuntamiento’, en su punto 6, señala como uno de los compromisos ‘Comunicar por escrito a los seleccionados su incorporación al programa, elaborando, en su caso, una lista de reserva para cubrir posibles bajas...’.

En este sentido, se puede hablar de una lista de reserva para cubrir posibles bajas de las 427 plazas asignadas para 2013 por la Conselleria de Bienestar Social al municipio de Valencia pero no de una lista de espera propiamente dicha.

A este respecto, el Pliego de prescripciones técnicas que rige la contratación para la ejecución del Programa *Menjar a casa* en municipios de la Comunidad Valenciana, en su punto 2, señala que en el lote III perteneciente a la provincia de Valencia al municipio de Valencia se le asignan 427 plazas, de un total de 2.518 plazas distribuidas entre 168 municipios (16,95%).”

46.

Pregunta suscrita por la Sra. Menguzzato, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1564 del Registro General del Pleno, sobre ayudas a particulares para fomento de actividades en el Bioparc, del siguiente tenor:

“En el proyecto de Presupuesto municipal para 2014 hay una partida identificada como GC340 Se. Proyectos Urbanos. 33700 48900 dotada con 900.000 €.

El texto explicativo indica que es para ‘*ayudas a particulares para fomento de actividades en el Bioparc*’.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

- 1ª. ¿Existe algún convenio que prevea esta subvención?
- 2ª. ¿Existe algún estudio que justifique esta subvención y el importe asignado?
- 3ª. ¿Cuál es la justificación de esta subvención?

En caso afirmativo de alguna de estas preguntas, solicito copia de la documentación.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicealcalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“Dado el tenor literal de las preguntas, la respuesta resulta única y común a todas ellas. Así, procede indicar que se encuentra en trámite un expediente administrativo gestionado por el Servicio de Proyectos Urbanos que tiene por objeto, si cuenta con los informes favorables, subvencionar las entradas al Bioparc para todos los usuarios. La cantidad fijada en el Presupuesto, como todas sus partidas, resulta una previsión a resultas de lo que proceda del expediente referido. Una vez concluso el

expediente se tendrá acceso al mismo en los términos establecidos en los reglamentos orgánicos municipales.”

47.

Pregunta suscrita por la Sra. Calabuig, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1565 del Registro General del Pleno, sobre servicios extraordinarios tras la celebración del Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El pasado mes de noviembre con motivo de la celebración del denominado Maratón Divina Pastora se realizaron una serie de actuaciones, con la correspondiente generación de gastos, entre las cuales, según se trasladó a los medios de comunicación, está la movilización de unos 400 efectivos de la Policía Local.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. En relación con este evento, ¿qué cantidad de efectivos de la Policía Local participaron en el dispositivo, desglosado por categorías? ¿Cuántas horas por servicios extraordinarios se realizaron?, desglosado por categorías. ¿Y a cuánto asciende el importe de las mismas?, desglosado igualmente por categorías.

2ª. Además de los indicados, ¿qué personal dependiente de este Ayuntamiento realizó su trabajo durante y para el desarrollo de la carrera?, especificando los estamentos. ¿Y cuál es el gasto, igualmente desglosado por estamentos, que ello supone?

3ª. ¿Qué previsión de plazos en función de los distintos estamentos hay para abonar el gasto generado por estos servicios?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“En el dispositivo del día 17 de noviembre participaron 1 intendente general jefe, 1 intendente general, 3 intendentes, 9 inspectores, 7 oficiales de servicio ordinario,

34 oficiales de servicio operativo, 75 agentes de servicio ordinario y 234 agentes de servicio operativo lo que hace un total de 364 efectivos. Asimismo, se prestaron servicios relacionados con el maratón, en días anteriores, en los que participaron 26 agentes. En su conjunto, todos los servicios relacionados con el maratón arrojan un total de 390 efectivos.

El servicio citado fue cubierto con el personal que tenía servicio ordinario ese día y complementado con los refuerzos de servicios operativos del personal que realiza este tipo de servicios que están incluidos en nómina. Los mandos que trabajaron lo hicieron como un servicio de guardia y remunerados con arreglo a lo mencionado en el protocolo de horarios.”

48.

Pregunta suscrita por la Sra. Calabuig, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1566 del Registro General del Pleno, sobre controles de alcoholemia, del siguiente tenor:

“El incremento en determinadas fechas del control del consumo de alcohol y otras sustancias peligrosas para la seguridad vial entre conductores tiene una especial incidencia como elemento disuasorio en la prevención del abuso de estos elementos, presentes como está demostrado en el origen de multitud de accidentes con víctimas.

Desde la Dirección General de Tráfico se ha anunciado el inicio de una campaña preventiva del consumo de este tipo de sustancias por parte de conductores, durante la cual se realizarán, en colaboración con las policías autonómicas y locales, una serie de controles aleatorios durante el periodo comprendido entre los días 9 y 15 de diciembre, fechas proclives a este tipo de situaciones por el notorio incremento de celebraciones sociales.

En el caso de la ciudad de Valencia, la Policía Local se ha sumado a esta iniciativa, cuestión que ha hecho pública a través de los medios de comunicación. Sin embargo, su labor en relación a este tipo de dispositivos se podría ver mermada por la

escasez de los medios necesarios para llevarlos a cabo con todas las garantías. Esta campaña habrá finalizado cuando se celebre el próximo pleno del Ayuntamiento.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. En relación con esta campaña, ¿cuántos controles se han realizado? ¿En cuántos casos se ha superado la tasa de alcoholemia permitida? Considerando los niveles de alcoholemia y cuántas sanciones se han impuesto, en relación con los límites establecidos para las diferentes penas o sanciones, especificando número de ellas por franja. ¿Cuántos positivos por consumo de drogas se han detectado? ¿Se ha procedido a la detención o arresto de algún conductor o conductora por estos motivos? En caso afirmativo, ¿en cuántos casos y qué hecho concreto motivó la detención?

2ª. ¿Cuál es la relación detallada del material y personal, en su caso, puesto a disposición de la Policía Local por parte de la DGT para la realización de esta campaña? ¿Cuál es la relación detallada del material y personal, en su caso, puesto por parte del Ayuntamiento de Valencia para la realización de esta campaña?

3ª. ¿Están todos los dispositivos de control de alcoholemia pertenecientes a la Policía Local operativos? En caso contrario, ¿cuántos de ellos no lo están y cuál es el motivo?

4ª. De los dispositivos que dispone la Policía Local de forma permanente, ¿cuántos son cedidos por otras administraciones? Especificando la cantidad, el tipo y quien realiza la cesión.

5ª. Dada la frecuencia con la que se vienen realizando estas campañas y su importancia en relación con la seguridad vial en la ciudad, ¿tiene previsto el Ayuntamiento adquirir más etilómetros? En caso afirmativo, ¿cuántos, de qué tipo y en que plazo está prevista esta adquisición? En caso negativo, ¿cuál es el motivo?

6ª. Aún considerando que estas campañas suelen tener un carácter aleatorio, ¿se han realizado preferentemente en alguna franja horaria? En caso afirmativo, ¿qué franjas horarias? En relación con las vías urbanas, ¿ha existido alguna prioridad para

realizar el control en las mismas? Y en caso afirmativo, ¿cuál ha sido este criterio y en qué vías se han realizado los controles?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“1ª. Se han realizado 1.767 controles.

En 26 ocasiones, lo que nos da un porcentaje de positivos del 1,5%.

Positivo por más de 0,15 en 2 ocasiones.

Positivo por más de 0,25 en 16 ocasiones.

Positivo por más de 0,60 en 8 ocasiones.

No se han llevado a cabo controles por consumo de droga.

En virtud de lo estipulado en el art. 379 del Código Penal, se ha procedido a la detención de los 8 conductores que dieron un resultado superior a 0,60 miligramos por litro de aire espirado. Asimismo, en una ocasión se practicaron diligencias por negarse a efectuar la prueba de alcoholemia.

2ª. El material de que dispone la Policía Local para efectuar los controles de alcoholemia son:

A. Siete alcoholímetros portátiles digitales, propiedad de la Policía Local de la marca Dräger, distribuidos uno en cada Unidad de Distrito.

B. En la Unidad de Tráfico: dos alcoholímetros portátiles digitales, propiedad de la Policía Local de la marca Dräger, y tres etilómetros evidenciales de uso exclusivo de la Unidad de Atestados, cedidos por la DGT.

3ª. Sí, todos los dispositivos de control de alcoholemia están operativos.

4ª. Tres etilómetros evidenciales cedidos por la DGT.

5ª. Si, cuando lo permita el presupuesto.

6ª. Se han llevado a cabo durante las 24 horas del día, sin que se haya establecido ningún tipo de franja horaria.

No ha existido ninguna prioridad por lo que los controles se han efectuado en toda la ciudad, siendo los jefes de cada unidad los que han decidido los lugares de los controles dentro de su demarcación.

La Unidad de Tráfico ha realizado los controles por la mañana a las 11:30 horas y por la tarde a las 17:30 horas.”

49.

Pregunta suscrita por la Sra. Calabuig, del Grupo Socialista, de fecha 13 de diciembre de 2013 y nº 1567 del Registro General del Pleno, sobre consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública, del siguiente tenor:

“Las ciudades como Valencia se encuentran en un proceso de constante evolución y transformación que implica la aparición de nuevas problemáticas, algunas de ellas consecuencia de la actual crisis, a las que se han de enfrentar. Esto no es ajeno, en absoluto, a las distintas coyunturas por las que atraviesa el núcleo urbano y su población. Ello requiere la constante adaptación e innovación de las políticas de seguridad ciudadana, para adaptarlas a las nuevas necesidades y cambios que en este campo van surgiendo. La capacidad de afrontar estos retos está en función del interés y del compromiso de los poderes públicos en garantizar, ante todo, el bienestar y los derechos de los ciudadanos.

Un fenómeno, por denominarlo así, relativamente nuevo en esta ciudad es el conocido como botellón, fenómeno en que el hay que conjugar el derecho al ocio de unos ciudadanos con el derecho al descanso de otros. Pero de él se desprenden al mismo tiempo muchas aristas relacionadas con otro tipo de problemáticas, como la salud de nuestros jóvenes o temas medioambientales o la vulneración de las normas sobre consumo de bebidas alcohólicas.

El botellón cada vez es más frecuente y al parecer poco a poco se va ampliando la franja de edad de quienes lo practican, al tiempo que se va diseminando paulatinamente por distintos y nuevos lugares de la ciudad. No es, desde luego, la mejor imagen de una ciudad con pretensiones de modernidad. En el fondo un consumo tan extendido refleja la frustración y el desánimo ante el futuro de muchos de nuestros jóvenes, en definitiva se abren pues las puertas del fracaso como sociedad y ello ante la pasividad de los poderes públicos que sólo tienen como alternativa la potestad sancionadora, que como se puede comprobar cada vez más sirve para poco sin otras medidas complementarias.

Recientemente, el concejal responsable de Seguridad Ciudadana manifestó ante los medios de comunicación su intención de aplicar medidas sancionadoras a las personas, generalmente son jóvenes, que estuvieran en los lugares donde se practicara el botellón por el mero hecho estar allí, independientemente de si consumían o portaban bebidas alcohólicas o no, justificando esta actitud en la dificultad de analizar las bebidas de que eran portadores. Un problema de orden público se sancionaría exclusivamente, según parece desprenderse de ello, en función de los medios de los que dispone la autoridad para aplicar la norma y no en función de su vulneración.

Por ello, la concejala que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Qué protocolo sigue la Policía Local cuando procede a sancionar a una persona por practicar el conocido *botellón*?

2ª. ¿De qué medios disponen los agentes para comprobar la presencia o no de alcohol en las bebidas cuyo consumo motiva la sanción?

3ª. ¿Qué medidas alternativas diferentes a la potestad sancionadora se han adoptado para atenuar la incidencia del botellón entre los jóvenes? ¿Qué presupuesto se ha destinado para este fin en el actual ejercicio?

4ª. ¿Cuántas sanciones se han impuesto por este motivo a lo largo de 2013?, desglosado por meses. ¿Cuántas se han impuesto durante 2012? De las sanciones

impuestas en 2012, ¿cuántas no han sido abonadas y por qué motivo están pendientes de cobro?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión conjuntamente por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, y el delegado de Procedimiento Sancionador, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

- Respuesta Sr. Domínguez

“El protocolo que Policía Local emplea es el reflejado en la nota interior cursada por el Servicio Central de Procedimiento Sancionador de fecha 25 de junio de 2007. Asimismo, como los agentes no disponen de medios para comprobar la presencia de alcohol, las muestras se remiten para los análisis correspondientes a Concejalía de Sanidad, siendo la medida alternativa para atenuar la presencia del botellón, desde el punto de vista policial, la presencia policial conforme a los medios humanos de los que se dispone.”

- Respuesta Sr. Crespo

“4ª. Sin perjuicio de los expedientes sancionadores tramitados, o en tramitación, en materia de limpieza, ruidos u otro tipo de infracciones derivados, directa o indirectamente, del consumo de alcohol en vía pública, así como de las actuaciones educativas y preventivas llevadas a cabo, a través del Servicio Municipal de Drogodependencias, con los menores de edad denunciados, dado que a los mismos no se les incoa expediente sancionador; durante los ejercicios 2012 y 2013 se han incoado los siguientes expedientes sancionadores por consumo de alcohol en vía pública:

2012:

- Expedientes tramitados: 531.
- Resoluciones sancionadoras: 444.

- Resoluciones archivo por revocación, caducidad y sobreseimiento: 87.

2013:

- Expedientes tramitados: 224.
- Resoluciones sancionadoras: 111.
- Expedientes en trámite: 80.
- Resoluciones archivo por revocación, caducidad y sobreseimiento: 33.”

50.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1568 del Registro General del Pleno, sobre los báculos de València Museu Obert, del siguiente tenor:

“La Comisión de Cultura y Educación aprobó hace dos meses la retira de los báculos de València Museu Obert.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Se han retirado ya?

2ª. Si la respuesta es negativa, ¿cuándo se va a iniciar la retirada de esos báculos?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada de Cultura, Sra. Beneyto, siendo del siguiente tenor:

“Si, según nos informa el Servicio competente ya han sido retiradas.”

51.



Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1569 del Registro General del Pleno, sobre empleo y microempresas, del siguiente tenor:

“Sobre empleo y las llamadas microempresas, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Cuántas microempresas existen en Valencia ciudad?

2ª. ¿Cuántas microempresas se han creado en los años 2012 y 2013 en Valencia?

3ª. ¿Se nos puede facilitar la relación nominal de microempresas creadas en el segundo semestre de 2013 en Valencia ciudad?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Empleo, Sociedad de la Información, Innovación y Proyectos Emprendedores, Sra. Simón, siendo del siguiente tenor:

“Hasta 30 de noviembre de 2013 -según datos de la Ventanilla Única Empresarial – VUE- las microempresas creadas en la ciudad de Valencia son de 360. A éste número se suma las 10 creadas a través del Programa Itinerario Emprendedor del Ayuntamiento de Valencia y desde el Punto PAIT municipal se han creado 29 microempresas lo que hace un total de 399 microempresas.

No obstante, para la búsqueda de estos y otros datos referentes a microempresas se puede consultar el Directorio Central de Empresas (DIRCE) a través de www.ine.es.

En el año 2012 -según datos VUE- el número de microempresas fue de 445, mas las 10 creadas con el Programa Itinerario Emprendedor hacen un total de 455. En el año 2013 (hasta 30 de noviembre) son 399.

No existe en estos momentos una relación nominal de dichas microempresas. No obstante, al tratarse de datos públicos es posible acudir al Registro Mercantil de la

ciudad de Valencia, siempre que la legislación en materia de protección de datos permita la posibilidad de obtención de los mismos.”

52.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1570 del Registro General del Pleno, sobre la IDE de Malilla, del siguiente tenor:

“Recientemente hemos recibido en el Grupo Municipal Socialista unas quejas ciudadanas, con fotografías incluidas, respecto del estado del equipamiento deportivo de la calle Bernat Descoll, s/n.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿El Ayuntamiento de Valencia tiene intención de reparar dichas instalaciones?

2ª. Si la respuesta es positiva, ¿cuándo se repararán?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Deportes, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“La Instalación Deportiva Elemental IDE Malilla pertenece al conjunto de las distintas instalaciones de uso libre distribuidas por la ciudad de Valencia cuyo control para su mantenimiento se realiza trimestralmente, sin perjuicio de que si con anterioridad se aprecian algunas deficiencias o elementos deteriorados éstos se subsanan de inmediato. En el presente caso ya se ha ordenado la reparación y reposición de los elementos de cerramiento que han sido sustraídos, para reponer el adecuado uso deportivo.”

53.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1571 del Registro General del Pleno, sobre la Piscina Valencia, del siguiente tenor:

“Las usuarias de la Piscina Valencia, en el paseo de la Alameda, según se ha publicado incluso en los medios de comunicación recientemente, reclaman una mejora urgente de las instalaciones de este centro deportivo municipal, al menos de la parte que corresponde a los vestuarios femeninos donde los equipamientos y el material presentan severas deficiencias, y según han denunciado también, por dos veces, ante los responsables de la institución.

En un escrito del mes de abril, las usuarias de la piscina se quejaron formalmente por la escasez de secadores en los vestuarios -sólo hay dos para cien taquillas- y por el deterioro de las esterillas del suelo, ya que según las firmantes del texto ha habido caídas peligrosas con motivo de su mal estado.

No obstante, debido al silencio del Ayuntamiento de Valencia, las usuarias volvieron a la carga el 15 de octubre con otro documento de protesta, remitido a la dirección del centro. En esta segunda queja se reitera la necesidad de aumentar el número de secadores ya que las usuarias se han visto obligadas a llevar el suyo de casa, así como el deficiente estado de las esterillas del piso que sigue favoreciendo las caídas en los vestuarios. Además, se alerta de que parte de las duchas sus mandos y las alcachofas padecen de oxidación y que los zócalos del alicatado se han convertido, según estas mujeres, en un lugar ideal para el cultivo de bacterias.

A finales de noviembre, estas setenta usuarias de la Piscina de Valencia, que firmaron la queja con su nombre y DNI, seguían a la espera de que se atiendan sus reclamaciones.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Se les ha contestado ya a las usuarias?

2ª. Si la respuesta es negativa, ¿cuándo se les a contestar?

3ª. ¿Se van a subsanar todas las deficiencias motivo de las quejas ciudadanas?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Deportes, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“1. Si.

3. Todas las quejas presentadas se han remitido al concesionario para que se subsanen lo antes posible.”

54.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1572 del Registro General del Pleno, sobre el molino hidráulico de la calle Salvador Giner, del siguiente tenor:

“Sobre el proceso de conservación de los restos del molino hidráulico de la calle Salvador Giner, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿En qué fase se encuentra?

2ª. ¿Qué queda por hacer?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación Jurídica, Ordenanzas, Licencias e Inspección, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

“1ª y 2ª. En respuesta al requerimiento municipal derivado del acuerdo plenario de 29 de junio de 2012, la propiedad, Aliseda, SA, presentó proyecto de intervención arqueológica para la consolidación y protección de los restos arqueológicos del molino islámico, el cual fue autorizado por la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte en fecha 16 de julio de 2013.



Por el Ayuntamiento, mediante Resolución nº 1102-I, de fecha 25 de septiembre de 2013, se otorgó licencia para la Intervención Arqueológica, conforme al proyecto autorizado por la Dirección General de Cultura.

En fecha 25 de noviembre de 2013, el técnico director de los trabajos presentó escrito comunicando su finalización y la remisión a la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte de la Memoria Final de los trabajos realizados, para su valoración final.

Por parte del Ayuntamiento sólo resta que los técnicos municipales de Arqueología comprueben, mediante la preceptiva inspección, el ajuste de los trabajos a la licencia otorgada.”

55.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1573 del Registro General del Pleno, sobre pedestales de estatuas vacías, del siguiente tenor:

“Existe un número significativo de pedestales vacíos, fundamentalmente en Viveros, porque suponemos que se están reparando las estatuas que deben reposar en ellos.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿El Ayuntamiento de Valencia está reparando las estatuas que no están en sus pedestales?

2ª. Si la respuesta es positiva, ¿cuándo se van a volver a poner en sus pedestales? ¿Serán los originales o las copias?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada de Cultura, Sra. Beneyto, siendo del siguiente tenor:

“1ª. Se han empezado a reparar algunos de ellos y se continuarán reparando según la disponibilidad presupuestaria.

2ª. Conforme estén reparadas se irán recolocando, se está haciendo reparación de los originales.”

56.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1574 del Registro General del Pleno, sobre el Plan Director de Administración Electrónica 2008-2013, del siguiente tenor:

“El Ayuntamiento de Valencia se encuentra, según se ha dicho recientemente, en la fase final de aplicación del Plan Director de Administración Electrónica, el cual permitirá situarse posiblemente como referente en el cumplimiento de los derechos electrónicos de los ciudadanos y en la gestión electrónica del procedimiento administrativo.

En ese sentido, recientemente se organizó una sesión informativa para dar a conocer la aplicación para los Servicios municipales y habilitados nacionales donde *in voce* y en soporte de *power point* se dio traslado de información de la herramienta y de su operatividad en el tiempo. Como se explicó, por su envergadura, complejidad y diferentes destinos de aplicación, es importante saber más en profundidad sobre la herramienta y el desarrollo hasta su aplicación finalista.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Se nos puede facilitar el cronograma de formación y organización para la puesta en marcha?

2ª. ¿Se nos puede facilitar el calendario de aplicación por Servicios y Áreas?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Empleo, Sociedad de la Información, Innovación y Proyectos Emprendedores, Sra. Simón, siendo del siguiente tenor:

“La puesta en marcha se realizará de forma completa una vez acabada la formación. Dicha formación se está realizando en cursos de tres días, un curso por semana, en cuatro aulas municipales, de forma que se están formando una media de 120 trabajadores por semana.

Teniendo en cuenta que se han recibido propuestas de formación para unos 1.300 trabajadores, se estima que acabaremos la formación durante el mes de marzo. La formación específica se realizará durante los meses de enero y febrero.

Toda esta información se encuentra en la presentación que se realizó en Campoamor, que se encuentra accesible en la intranet, así como todas las realizadas en el ámbito de dicho plan director.

La aplicación se realizará por completo cubriendo a todas las áreas y servicios municipales.”

57.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1575 del Registro General del Pleno, sobre el polideportivo de Nou Moles, del siguiente tenor:

“Hace unos días apareció en los medios de comunicación la noticia de que el Consell reactivaba las obras del polideportivo de Nou Moles. Reactivación que, si las obras ya no sufren ningún otro parón, podría suponer que el polideportivo será una realidad en 2015, cuatro años después del inicio de unos trabajos que debían haber finalizado en 18 meses.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Ya se ha reactivado la construcción del polideportivo de Nou Moles?

2ª. ¿El proyecto que se retomará será el original, tal y como manifestó el director general de Deportes, o será modificado, como alguna vez ha sugerido el concejal de Deportes del Ayuntamiento de Valencia?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Deportes, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“El pasado 27 de noviembre de 2013, la Subsecretaría de la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte, a propuesta de la Dirección General del Deporte, resolvió requerir a la empresa adjudicataria del contrato de obras de construcción de la infraestructura deportiva del complejo deportivo Nou Moles que continuase con la ejecución de dicho contrato, toda vez que no existe ya ninguna causa que lo impida. Hasta la fecha, esta Concejalía de Deportes no tiene constancia de que por la Dirección General del Deporte se haya aprobado ninguna modificación al respecto.”

58.

Pregunta suscrita por el Sr. Broseta, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1576 del Registro General del Pleno, sobre previsiones de turismo de cruceros para el 2014, del siguiente tenor:

“El pasado miércoles 11 de diciembre apareció publicado en un medio de comunicación una noticia con el titular ‘El turismo de cruceros en Valencia se estancará con 192 escalas el próximo año’ (*Las Provincias*, p. 12) y la noticia citaba varios datos señalando que la fuente era Turismo Valencia: ‘[...] las primeras previsiones para 2014 reflejan que el turismo de cruceros se estancará con 192 escalas y alrededor de 392.000 pasajeros, frente a las cifras que se manejan para el cierre de 2013 con 228 escalas y alcanzar el medio millón de cruceristas [...]’.

En este sentido, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿Son esas cifras ciertas?

2ª. ¿Se nos puede remitir una copia del informe con esas previsiones?



3ª. ¿Qué valoración hace el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Valencia respecto a esas previsiones?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicescalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

- Cifras previstas de turismo de cruceros 2014.
 - La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha dado a conocer recientemente las previsiones iniciales de escalas y pasajeros previstos para 2014: 192 escalas y 392.000 pasajeros (aunque éstas podrían variar a lo largo del ejercicio).
 - Dichas previsiones las da a conocer regularmente la APV a diversas entidades colaboradoras en la promoción de Valencia como destino de cruceros, además de difundirlas periódicamente a los medios de comunicación.
- Valoración de las previsiones
 - El descenso inicialmente previsto de buques y pasajeros de cruceros en 2014 se enmarca en un contexto general en casi todos los puertos españoles.
 - Con la crisis económica actual y ante la caída de la demanda, se está produciendo un ajuste de la oferta; por eso va a reducirse el número de escalas en España, destinando las navieras ciertos barcos a mercados no europeos.
 - Durante 2014, Valencia será puerto base para las navieras Pullmantur, Costa, Iberocruceros y MSC.
 - Adicionalmente, la compañía Norwegian Cruise Line ha confirmado ocho escalas del Norwegian Jade, tras las escalas de prueba que ha realizado en 2013 satisfactoriamente.
 - El número de pasajeros del 2014 será el doble de hace cinco años, siendo el tercer mejor registro histórico.”

59.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1577 del Registro General del Pleno, sobre obras de ahorro energético y mejora de eficiencia energética del colegio municipal Santiago Grisolí, del siguiente tenor:

“El projecte d'estalvi energètic i millora d'eficiència energètica del col·legi municipal Santiago Grisolí, a càrrec del Pla especial de suport a la inversió productiva en municipis de la Comunitat Valenciana contemplava una dotació pressupostària per al 2013 de 594.067,18 €. Tanmateix, segons l'informe de l'arquitecte municipal durant l'any 2013 no s'ha efectuat cap obra.

Per tot l'anteriorment exposat, la regidora que subscriu en el seu nom i en nom del Grup Municipal d'Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

1a. En quina fase es troba el projecte?

2a. Quins són els motius pels quals no s'han iniciat les obres?

3a. Quines són les previsions de la Delegació d'Educació per a l'inici i finalització de les obres esmentades?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Educación, Sr. Del Toro, siendo del siguiente tenor:

“Les obres de millora d'eficiència energètica en el Col·legi Municipal Professor Santiago Grisolí no es troben adjudicades a cap contractista com a conseqüència que amb anterioritat a la seua adjudicació és necessari que la Conselleria d'Hisenda aporte el document de retenció comptable. De manera que fins que no s'aporte tal document no és possible adjudicar, ni per tant iniciar les obres.”

60.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1578 del Registro General del Pleno, sobre situación de la licencia del Centro Administrativo 9 d'Octubre, del siguiente tenor:

“Quins són els terminis previstos donats a la Conselleria competent per aportar la documentació necessària per a esmenar les deficiències detectades a l'edifici del Centre Administratiu 9 d'Octubre.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación Jurídica, Ordenanzas, Licencias e Inspección, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

“Nos remitimos a las respuestas ya dadas en anteriores sesiones plenarias sobre esta misma materia, haciendo constar que los plazos concedidos por el Ayuntamiento son los previstos en la legislación aplicable.”

61.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1579 del Registro General del Pleno, sobre la nave oeste del edificio de Tabacalera, del siguiente tenor:

“El passat 22 de novembre la Junta de Govern Local va acordar aprovar el projecte bàsic i d'execució de les obres d'habilitació de la planta primera de la nau oest de l'edifici municipal situat al carrer d'Amadeu de Savoia, de València.

La regidora que subscriu, en el seu nom i en nom del Grup Municipal d'Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

Quin és l'ús que s'ha previst per a aquesta primera planta de la nau?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicealcalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“Administrativo e institucional.”

62.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1580 del Registro General del Pleno, sobre construcción de una escuela infantil en la calle Diputada Clara Campoamor, esquina Alfahuir, del siguiente tenor:

“La construcció de l’escola infantil al carrer de la Diputada Clara Campoamor-avinguda d’Afauir, a càrrec del Pla especial de suport a la inversió productiva en municipis de la Comunitat Valenciana, contemplava una dotació pressupostària per al 2013 d’1.342.877,64 €.

Tanmateix, segons l’informe de l’arquitecte municipal durant l’any 2013 no s’ha efectuat cap obra.

Per tot l’anteriorment exposat, la regidora que subscriu en el seu nom i en nom del Grup Municipal d’Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

1a. Quins són els motius pels quals no s’han iniciat les obres?

2a. Quines són les previsions de la Delegació d’Educació per a l’inici i finalització de les obres esmentades?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Educación, Sr. Del Toro, siendo del siguiente tenor:

“Les obres de construcció d’una escola infantil al carrer de la Diputada Clara Campoamor-avinguda Alfauir no es troben adjudicades a cap contractista com a conseqüència que, amb anterioritat a la seua adjudicació, és necessari que la Conselleria d’Hisenda aporte el document de retenció comptable. De manera que fins que no s’aporte tal document no és possible adjudicar, ni per tant iniciar les obres.”

63.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1581 del Registro General del Pleno, sobre situación de las licencias del centro hospitalario La Fe, de Malilla, del siguiente tenor:

“El centre hospitalari la Fe, de Malilla, no compta amb llicència d’obertura ni tampoc amb un pla d’autoprotecció, segons les respostes facilitades pel regidor delegat de Coordinació Jurídica d’Ordenances, Llicències i Inspecció a les preguntes realitzades per aquest grup municipal el passat mes de novembre.

Per tot l’anteriorment exposat, la regidora que subscriu, en el seu nom i en nom del Grup Municipal d’Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

1a. S’ha valorat per part dels serveis jurídics les possibles responsabilitats que se’n deriven, en l’hipotètic cas d’un accident, del fet de tenir en funcionament un centre sense que s’hagen atorgat les llicències corresponents?

2a. Quines mesures s’han previst per part de l’Ajuntament de València front a la situació en què es troba el centre hospitalari la Fe, Malilla, sense llicència d’obertura, pla d’autoprotecció, certificats finals d’obra i instal·lació, així com la llicència ambiental?

3a. Quins terminis s’han donat a la Conselleria competent per aportar la documentació pertinent?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación Jurídica, Ordenanzas, Licencias e Inspección, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

“Nos remitimos a las respuestas ya dadas en anteriores sesiones plenarias sobre esta misma materia, haciendo constar que los plazos concedidos por el Ayuntamiento son los previstos en la legislación aplicable.”

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1582 del Registro General del Pleno, sobre reposición de bancos en la calle Reina na Maria, del siguiente tenor:

“Els carrers del barris de Russafa estan sent remodelant. Entre d’altres obres, s’estan ampliant les voreres guanyant així espai per a les persones.

Un dels carrers d’aquest barri és el de Reina na Maria, carrer de gran trànsit de persones atés que és una via de pas al mercat de Russafa. En aquest carrer, abans de mamprendre les obres hi havien uns bancs que una vegada acabada les obres no han estat col·locats novament.

Tenint present que els carrers amples afavoreixen la convivència veïnal, els bancs constitueixen un element urbà essencial per a la socialització.

Per tot l’anteriorment exposat, la regidora que subscriu en el seu nom i en nom del Grup Municipal d’Esquerra Unida, formula les següents preguntes:

1a. Està prevista la reposició dels bancs existents al carrer de la Reina na Maria?

2a. S’ha previst en la remodelació del barri de Russafa la ubicació de bancs, especialment en les zones més transitades i en els creuers dels carrers.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo, siendo del siguiente tenor:

“Los proyectos de remodelación del barrio de Ruzafa por supuesto que prevén la disposición de bancos en la calle Reina Doña María, de igual forma que en diversas zonas del barrio de Russafa, donde la ubicación definitiva de los mismos sujeta a condiciones específicas –vados garaje, ubicación de contenedores, arbolado o farolas– será fundamentalmente en cruces, chaflanes de mayor tamaño y áreas peatonales, lo que permite incorporar espacios de uso social amueblados compatibles con otras funciones del barrio.”

65.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1583 del Registro General del Pleno, sobre el aulario de Cirilo Amorós, del siguiente tenor:

“Per al mes de desembre estava previst el trasllat a l’aulari de Ciril Amorós, situades a la quarta planta, dues aules i una sala de professorat corresponents al nivell d’infantil i primària.

Per tot l’anteriorment exposat, la regidora que subscriu, en el seu nom i en nom del Grup Municipal d’Esquerra Unida, formula la següent pregunta:

Tenint en compte l’edat de l’alumnat que acudirà a eixes aules, quines mesures d’autoprotecció i evacuació s’han contemplat en el cas d’una hipotètica emergència?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Educación, Sr. Del Toro, siendo del siguiente tenor:

“El centre escolar és un col·legi d’una línia amb dos etapes educatives, una d’elles destinada a segon cicle d’educació infantil de 3 a 6 anys i una altra d’elles d’educació primària amb sis unitats de 6 a 12 anys.

Les obres que s’han executat vénen donades per la petició generalitzada d’albergar una millor conciliació familiar.

La distribució de les aules per nivells no és competència de l’Ajuntament de València, com a conseqüència que el mateix no gestiona el centre. En tot cas, serà la Conselleria d’Educació junt amb la Direcció del Centre qui decidisca i organitze la distribució de les aules per edats.

Finalment, indicar que el Pla d’Autoprotecció del Centre, al ser un col·legi dependent de la Conselleria d’Educació, s’ha d’elaborar per la mateixa Conselleria, de conformitat amb el que estableix l’Orde 27/2012, de 18 de juny, de la Conselleria d’Educació, Formació i Ocupació, sobre plans d’autoprotecció o mesures d’emergència dels centres educatius no universitaris de la Comunitat Valenciana.”

66.

Pregunta suscrita por el Sr. Sanchis, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1584 del Registro General del Pleno, sobre cableado aéreo, del siguiente tenor:

“En resposta a la moció presentada a la Comissió d’Urbanisme pel Grup Municipal d’EUPV sobre cablejat aeri, el regidor delegat del Servei de Coordinació d’Obres i Manteniment d’Infraestructures va manifestar que es farien els requeriments de legalització en el termini de dos mesos a les empreses instal·ladores de cablejat.

Transcorregut el termini establert i tenint constància de la persistència del cablejat aeri, el regidor que subscriu, en el seu nom i el nom del grup municipal, formula la següent pregunta:

Quines mesures ha pres l’equip de govern per a la supressió del cablejat aeri als diferents barris de la ciutat?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación de Servicios en Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras, Sr. Lledó, siendo del siguiente tenor:

“Paso a manifestarle que tras los requerimientos efectuados por parte del Ayuntamiento la empresa ya ha presentado 39 solicitudes de apertura de zanjas para eliminar los cruces aéreos.”

67.

Pregunta suscrita por el Sr. Sanchis, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1585 del Registro General del Pleno, sobre la alquería de la calle Beato Gaspar Bono, del siguiente tenor:

“Segons la resposta donada al Grup Municipal d’Esquerra Unida en Comissió d’Urbanisme de setembre de 2011, l’adquisició de l’alqueria del carrer del Beat Gaspar Bono, propietat dels jesuïtes, podria formalitzar-se per part de l’Ajuntament, segons un



antic conveni, una vegada signat el conveni del solar dels jesuïtes, cosa que va ocórrer el passat mes de juny.

Tenint en compte les raons exposades, el regidor que subscriu, en nom del Grup Municipal d'EUPV, formula les següents preguntes:

1a. Mesures adoptades en aplicació del conveni entre Ajuntament i la mercantil Expo Grupo, SA.

2a. Titularitat de l'alqueria protegida del segle XVIII situada al carrer del Beat Gaspar Bono, una vegada subscrit el conveni.

3a. Es té previst, cas que l'Ajuntament no ostente la propietat, que passe a ser de propietat municipal? En quin termini?

4a. Quina és la destinació prevista de l'alqueria, destinada a equipament públic, sistema local educatiu-cultural, pel PGOU del 1988? En quin termini?

5a. Situació del Pla Especial de Protecció de l'entorn del jardí Botànic i de l'església de Sant Miquel i Sant Sebastià. Aquest pla va a plasmar el conveni subscrit qualificant els terrenys dels jesuïtes com a zona verd?

6a. En quin punt es troben les negociacions amb la Universitat de València respecte al jardí del solar dels jesuïtes? En què consisteix l'acord amb la Universitat de València? El solar dels jesuïtes passarà a propietat municipal i gestió de la Universitat?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo, siendo del siguiente tenor:

“La citada alquería no está contemplada dentro del Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Valencia y la Mercantil Expo Grupo, SA, ya que no es de titularidad de esta mercantil ni se encuentra ubicada dentro del ámbito territorial al que afecta el Convenio.

La alquería se encuentra ubicada en una finca que fue objeto de cesión al Ayuntamiento de Valencia en 1988, sujeta a la condición suspensiva de que se

concediera licencia urbanística de edificación a todas las parcelas edificables de la manzana delimitada por la Gran Vía Fernando el Católico y calles Beato Gaspar Bono, Quart y paseo de la Pechina. Una vez se apruebe la modificación de planeamiento que como consecuencia de la firma del Convenio califique la parcela como zona verde, se podrá considerar cumplida la condición suspensiva. La parcela donde se encuentra ubicada la alquería está calificada por el vigente PGOU como sistema local educativo cultural.

El Plan Especial está en un avanzado estado de redacción, si bien las previsiones de la cláusula segunda del Convenio es que la modificación de la calificación urbanística del solar de Jesuitas se realice mediante una modificación del PGOU de Valencia, que actualmente se recoge dentro del Plan que instrumenta la Actuación Territorial Estratégica Valencia Dinamiza.

El posible acuerdo con la Universidad de Valencia está por concretar.”

68.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1586 del Registro General del Pleno, sobre situación de la licencia de una nave agrícola en el Parque Natural de l’Albufera, del siguiente tenor:

“Les obres objecte de la llicència concedida per Resolució I-568, de 15 de novembre de 2011, per a construcció de magatzem per a ús agrícola en camí del Tremolar, 120 b, plantegen dubtes sobre la seua legalitat segons el planejament vigent.

La regidora que subscriu, en el seu nom i en nom del grup municipal d’Esquerra Unida, formula la següent pregunta:

Mesures previstes per l’Ajuntament respecte a la restauració de legalitat de la situació d’aquesta nau.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación Jurídica, Ordenanzas, Licencias e Inspección, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

“En el Servicio de Licencias Urbanísticas se halla en tramitación el expediente 222/09 de construcción de una nave en Camí del Tremolar nº 120, en el que se ha dictado Acuerdo de la JGL de fecha 18 de octubre de 2013 por el que se inician los trámites para revisar de oficio la licencia concedida por Resolución I-568, de fecha 15 de noviembre de 2011.

Actualmente el citado acuerdo se encuentra en fase de notificación, habiéndose otorgado trámite de audiencia al promotor con carácter previo a remitir el expediente al Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana para la emisión del preceptivo dictamen.”

69.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1587 del Registro General del Pleno, sobre los propietarios de las parcelas del solar de la calle Portacoeli, del siguiente tenor:

“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Quins són els propietaris de les parcel·les que conformen aquest solar?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Patrimonio y Gestión Patrimonial, Sr. Sanchis, siendo del siguiente tenor:

“Con respecto a la identificación de los propietarios de los terrenos objeto de consulta, aparte de los reflejados en cuadrícula roja en la foto aérea que se reproduce,^(*) que son de propiedad municipal, no constan dichos datos en los registros y archivos del Servicio de Patrimonio, correspondiendo la publicidad de las titularidades de los bienes inmuebles y sus derechos reales a los Registros de la Propiedad.

Igualmente, no se puede facilitar la titularidad catastral por tratarse de un dato protegido por el art. 51 de la Ley del Catastro (Texto Refundido aprobado por RDL 1/2004, de 5 de marzo).”

^(*) La fotografía figura en el expediente de la sesión.

70.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1588 del Registro General del Pleno, sobre parcelas de propiedad municipal de la calle Portacoeli, del siguiente tenor:

“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

En este solar hi ha parcel·les de propietat municipal?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Patrimonio y Gestión Patrimonial, Sr. Sanchis, siendo del siguiente tenor:

“Los terrenos objeto de consulta son los exentos de edificación en la manzana delimitada por la calle Porta Coeli, avenida Alfahuir, avenida Peset Aleixandre y calle Motilla del Palancar, y tienen una superficie total aproximada de 4.850,00 m².

El Ayuntamiento de Valencia únicamente es propietario de una pequeña parte de los citados terrenos, que son los reflejados en cuadrícula roja en la foto aérea que se reproduce^(*). Esta propiedad municipal procede de una cesión urbanística (339,85 m², cod. 1.S5.15.516) y de antiguos caminos municipales (aproximadamente 400,00 m² discontinuos).”

^(*) La fotografía figura en el expediente de la sesión.

71.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1589 del Registro General del Pleno, sobre acondicionamiento de viales y zonas de paso en la calle Portacoeli, del siguiente tenor:

“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Per què no es condicionen els vials i zones de pas de veïns i veïnes?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo, siendo del siguiente tenor:

“Excepte una xicoteta franja, els terrenys són de titularitat privada per la qual cosa no hi ha disponibilitat dels dits terrenys. Quant a la urbanització del carrer de Portaceli, es troba totalment pavimentada la calçada i la vorera de la dreta segons el

sentit de la circulació. La vorera dels números imparells està resolta en les edificacions existents i en un tram que és sòl municipal.”

72.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1590 del Registro General del Pleno, sobre limpieza de solar próximo a la calle Portacoeli, del siguiente tenor:

“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Cada quants dies es neteja la zona?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“Este solar està encintat i totalment urbanitzat perimetralment amb la vorera completada en la seua totalitat. Este perímetre consolidat és objecte de servici d'agranat manual a dies alterns.

La neteja interior i desbrossament del solar, es ve realitzant dos vegades a l'any.”

73.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1591 del Registro General del Pleno, sobre desbrozado de solar próximo a la calle Portacoeli, del siguiente tenor:



“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Per què no s'esbrossa la mala herba?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“La neteja interior i desbrossament del solar es ve realitzant dos vegades a l'any.”

74.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1592 del Registro General del Pleno, sobre último desbroce del solar próximo a la calle Portacoeli, del siguiente tenor:

“En el barri dels Orriols hi ha desenes de solars abandonats que s'omplen de mala herba i brossa, i quan plou s'entollen, generant els consegüents problemes d'insalubritat. És el cas de solar del carrer de Portaceli. Segons informen els veïns, aquest solar en l'actualitat, i ja fa molts anys, serveix de pàrquing a l'empresa Ford Torvalenjo.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

En quina data s'ha realitzat l'últim desbrossament i retirada de mala herba?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“El present mes de desembre de 2013.”

75.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1593 del Registro General del Pleno, sobre el número de casas ocupadas en el Cabanyal-el Canyamelar, del siguiente tenor:

D'acord amb notícies aparegudes recentment en la premsa, en el barri del Cabanyal-el Canyameral hi hauria unes 120 cases ocupades il·legalment.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Quina és la xifra exacta de cases ocupades en el barri?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicealcalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“En el pleno extraordinario de la Junta del Marítimo del pasado lunes 9 de diciembre se aportaron unos datos de la estimación de ocupaciones que sigue vigente.

Existe un total de 68 inmuebles de titularidad pública en el barrio con indicios de ocupación. De ellos, 25 pertenecen al Ayuntamiento de Valencia, 45 a esta sociedad y 4 a la sociedad EIGE dependiente de la Generalitat Valenciana.

De los inmuebles pertenecientes a esa propiedad, 11 se encuentran en un procedimiento de denuncia ante el juzgado tras constatarse que no se trata de ocupaciones intermitentes en el tiempo.

En paralelo a los inmuebles de propiedad pública, y a partir de la información recibida en esta oficina de los propios vecinos del barrio, existen más de 50 inmuebles privados que se encuentran igualmente ocupados.”

76.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1594 del Registro General del Pleno, sobre casas de propiedad municipal ocupadas en el Cabanyal-el Canyamelar, del siguiente tenor:

“D'acord amb notícies aparegudes recentment en la premsa, en el barri del Cabanyal-el Canyameral hi hauria unes 120 cases ocupades il·legalment.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Quantes d'elles són de titularitat municipal? Detalleu la seua ubicació per carrer, nombre i porta.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicealcalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“En el pleno extraordinario de la Junta del Marítimo del pasado lunes 9 de diciembre se aportaron unos datos de la estimación de ocupaciones que sigue vigente.

Existe un total de 68 inmuebles de titularidad pública en el barrio con indicios de ocupación. De ellos, 25 pertenecen al Ayuntamiento de Valencia, 45 a esta sociedad y 4 a la sociedad EIGE dependiente de la Generalitat Valenciana.

De los inmuebles pertenecientes a esa propiedad, 11 se encuentran en un procedimiento de denuncia ante el juzgado tras constatarse que no se trata de ocupaciones intermitentes en el tiempo.

En paralelo a los inmuebles de propiedad pública, y a partir de la información recibida en esta oficina de los propios vecinos del barrio, existen más de 50 inmuebles privados que se encuentran igualmente ocupados.”

77.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1595 del Registro General del Pleno, sobre casas de propiedad privada ocupadas en el Cabanyal-el Canyamelar, del siguiente tenor:

“D'acord amb notícies aparegudes recentment en la premsa, en el barri del Cabanyal-el Canyameral hi hauria unes 120 cases ocupades il·legalment.

El regidor que subscriu formula la següent pregunta:

Quantes d'elles són de titularitat privada? Detalleu la seua ubicació per carrer, nombre i porta.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el vicealcalde, Sr. Grau, siendo del siguiente tenor:

“En el pleno extraordinario de la Junta del Marítimo del pasado lunes 9 de diciembre se aportaron unos datos de la estimación de ocupaciones que sigue vigente.

Existe un total de 68 inmuebles de titularidad pública en el barrio con indicios de ocupación. De ellos, 25 pertenecen al Ayuntamiento de Valencia, 45 a esta sociedad y 4 a la sociedad EIGE dependiente de la Generalitat Valenciana.

De los inmuebles pertenecientes a esa propiedad, 11 se encuentran en un procedimiento de denuncia ante el juzgado tras constatarse que no se trata de ocupaciones intermitentes en el tiempo.

En paralelo a los inmuebles de propiedad pública, y a partir de la información recibida en esta oficina de los propios vecinos del barrio, existen más de 50 inmuebles privados que se encuentran igualmente ocupados.”

78.

Pregunta suscrita por la Sra. Soriano, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de octubre de 2013 y nº 1596 del Registro General del Pleno, sobre funciones de los trabajadores de las contratas de jardinería y poda, del siguiente tenor:



“A la fitxa de despesa de l’aplicació pressupostària FD310 17100 21000 Infraestructura i Béns Naturals, prevista en el projecte de Pressupost municipal de 2014 inicialment aprovat el 22 de novembre de 2013, podem trobar el següent text explicatiu:

‘Manteniment, poda i neteja de les zones verdes, i conservació de les seues fonts.

S’incrementa el crèdit respecte a l’exercici anterior en 392.000,00, el 3,27%.

El Servei de Parcs i Jardins incorpora en la seua gestió de les zones verdes la neteja i les fonts.’

En canvi, a la mateixa fitxa de despesa de 2013 el text explicatiu és *‘Manteniment i conservació de zones verdes urbanes’*.

Per tot això, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Quines tasques incorporen detalladament les dues contractes de poda i jardineria (FCC i SAV) en allò referit a la gestió de les zones verdes?

2a. Quines tasques incorporen detalladament les dues contractes de poda i jardineria (FCC i SAV) en allò referit a la neteja de les zones verdes?

3a. Quines tasques incorporen detalladament les dues contractes de poda i jardineria (FCC i SAV) en allò referit a les fonts?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Parques y Jardines, Sra. Bernal, siendo del siguiente tenor:

“1ª. Actualmente las contratas de mantenimiento de espacios ajardinados y arbolado urbano realizan tareas de mantenimiento (recorte de setos, escarda, siega, conservación de juegos infantiles, mobiliario...) y actuaciones sobre el arbolado (poda, abatimientos, destocoado...).

2ª. Actualmente las citadas contratas no realizan tareas de limpieza de las zonas verdes, excepto en Viveros y la Rambleta. La nueva licitación se encuentra en trámite.

3ª. Actualmente las contratas de mantenimiento de espacios ajardinados y arbolado urbano no realizan tarea alguna sobre las fuentes. La nueva licitación se encuentra en trámite.”

79.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1597 del Registro General del Pleno, sobre paso de cebra no adaptado en la calle Quart, del siguiente tenor:

“A l'altura del jardí Botànic hi ha un pas de zebra no adaptat. Com s'aprecia en les fotos^(*), és impossible que persones amb mobilitat reduïda puguen utilitzar-lo, a més de persones amb carrets de bebé o de la compra que tenen greus dificultats per a sortejar-lo.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent pregunta:

Per què no s'ha adaptat este pas de zebra?”

(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo, siendo del siguiente tenor:

“Este pas de vianants es va habilitar com a pas provisional en 2010 com a conseqüència d'un bastida d'obra que tallava la vorera en la seua totalitat. Retirada la bastida, es va sol·licitar que es mantinguera en compte d'eliminar-ho encara que si bé no disposa de rebaixos en la vorera a escassos 25 metres hi ha un altre pas que està perfectament adaptat, mantenint-se l'itinerari perfectament accessible.

Este i els escassos passos que en la ciutat queden pendents d'adaptar degut, en la majoria de les circumstàncies a situacions excepcionals com la referida, està previst executar-los pròximament.”

80.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1598 del Registro General del Pleno, sobre el número de pasos de cebra no adaptados en la ciudad, del siguiente tenor:

“A l'altura del jardí Botànic hi ha un pas de zebra no adaptat. Com s'aprecia en les fotos^(*), és impossible que persones amb mobilitat reduïda puguen utilitzar-lo, a més de persones amb carrets de bebé o de la compra que tenen greus dificultats per a sortejar-lo.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent pregunta:

Quants passos de zebra queden per adaptar en tota la ciutat?”

^(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada en el transcurso de la sesión por el Teniente de Alcalde delegado de Urbanismo, Sr. Novo; siendo del siguiente tenor:

“Este pas de vianants es va habilitar com a pas provisional en 2010 com a conseqüència d'un bastida d'obra que tallava la vorera en la seua totalitat. Retirada la bastida, es va sol·licitar que es mantinguera en compte d'eliminar-ho encara que si bé no disposa de rebaixos en la vorera a escassos 25 metres hi ha un altre pas que està perfectament adaptat, mantenint-se l'itinerari perfectament accessible.

Este i els escassos passos que en la ciutat queden pendants d'adaptar degut, en la majoria de les circumstàncies a situacions excepcionals com la referida, està previst executar-los pròximament.”

81.

Pregunta suscrita por la Sra. Soriano, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1599 del Registro General del Pleno, sobre recogida de residuos en la calle Pobra del Duc, del siguiente tenor:

“La imatge^(*) del contenidor del carrer de la Pobla del Duc, al districte de la Saïdia, presa el diumenge 8 de desembre, prova la molt deficient neteja i recollida de residus que pateixen els veïns i veïnes dels barris no centrals de la nostra ciutat.

Per tot això, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Creu adequada la senyora regidora delegada de Residus la recollida dels mateixos al carrer de la Pobla del Duc, a la vista de les imatges exposades?

2a. Quins dies de la setmana es recullen els residus del carrer de la Pobla del Duc i de tot el districte de la Saïdia?

3a. Segueix pensant la senyora regidora que la ciutat de València gestiona correctament la recollida de residus dels barris de la ciutat?

4a. Quins dies al mes es neteja amb aigua (*baldeo*) el carrer de la Pobla del Duc?”

(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“En primer lloc, resulta necessari destacar que les imatges exposades en cap cas constitueixen una imatge representativa de cap carència del servei de recollida de residus en el carrer i districte al·ludits. De fet, com es pot observar clarament, els residus al paviment són el resultat de les tasques de rebuça incontrolada eventualment produïdes al contenidor assenyalat, donat l'evidència del seu parcial grau de plenat així com la subjecció precària de la tapa a la part esquerra i desgarrament de les bosses de fem pròpies d'estes tasques de rebuça, entre altres observacions i antecedents (es pot observar a la mateixa fotografia la presència del rebuscador).

Per tant, estes imatges eventuais i aïllades de cap manera es poden considerar representatives de les condicions ordinàries del servei de recollida de residus a València, que es gestiona de forma correcta.



Tant el carrer de la Pobla del Duc com el districte de la Saïdia tenen servici diari de recollida de residus en horari nocturn, de dilluns a dissabte.

El *baldeo* del carrer de la Pobla del Duc en el present exercici 2013 s'ha realitzat per demanda específica en situacions eventuais i de forma programada en els mesos de juliol y agost.”

82.

Pregunta suscrita por la Sra. Soriano, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1600 del Registro General del Pleno, sobre recogida de residuos en la calle Martí Grajales, del siguiente tenor:

“Des de fa un any en el carrer de Martí Grajales, entre la Serradora i el mercat del Cabanyal, dels dos contenidors de residus que hi havia un ha sigut retirat segons informen els veïns d'eixe carrer. Eixa situació està provocant que l'únic contenidor s'ompliga i es desborden les bosses de fem.

Les bosses caigudes en el sòl són aliment per als animals de carrer, com els gossos que podem observar a la fotografia^(*), que les mosseguen a la recerca de menjar, provocant que les restes es dispersen pels voltants, al sòl, que multiplica la brutícia i insalubritat ja de per sí mateix abundant per la falta de neteja de carrers (*baldeo*) i la deficient recollida.

De fet, segons denunciem els veïns, la recollida es realitza tres vegades per setmana, mentre que el cap de setmana cap vegada. Les conseqüències estan a la vista de tots.

Preguntes:

1a. S'ha retirat el segon contenidor del carrer de Martí Grajales?

2a. En quina data s'ha retirat el segon contenidor?

3a. Quants dies a la setmana es retiren els residus dels contenidors?

4a. Els residus es retiren tots els dies de la setmana? Quins dies exactament si no?

5a. Cada quants dies es neteja amb aigua el carrer de Martí Grajales?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“L’únic antecedent que s’ha trobat és el d’una petició de la comunitat de propietaris de l’edifici de Martí Grajales, 2, del trasllat d’un dels contenidors esmentats des de la ubicació conjunta antiga del carrer de Martí Grajales al carrer contigu d’Ernesto Anastasio, 98-109, en data 1 de març de 2010, en el context del projecte d’aparcament subterrani del dit carrer. Tampoc ens consta cap queixa ni reclamació al respecte des d’aquella actuació.

El servici ordinari de recollida de residus (RSU) es presta sis dies a la setmana. El *baldeo* o neteja, a demés del localitzat per problemes singulars, es va realitzar en els mesos de juliol i agost, afegint també el que es realitza cada dos mesos aproximadament de les ubicacions dels contenidors, junt amb la neteja dels mateixos contenidors.”

83.

Pregunta suscrita por la Sra. Albert, del Grupo EUPV, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1601 del Registro General del Pleno, sobre incumplimientos del servicio de la grúa, del siguiente tenor:

“Nombre de sancions imposades per l’Ajuntament a l’empresa Servicleop-Cleop, concepte i quantia, així com els anys en els quals han estat imposades.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Sanciones impuestas en el 2012



Por falta de ingreso de tasas municipales	1 de 24.000 euros
Sanciones impuestas en el 2013	
Por falta de ingreso de tasas municipales	1 de 24.000 euros
	8 de 16.000 euros
	3 de 30.000 euros
Por falta de impago a S. Social	1 de 30.050 euros
	3 de 16 500 euros
	2 de 30.000 euros
Por impago impuestos	1 de 30.000 euros.”

84.

Pregunta suscrita por el Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1602 del Registro General del Pleno, sobre venta de plazas de aparcamiento en subsuelo público, del siguiente tenor:

“En la sessió plenària del 26 de març de 2010 es va aprovar definitivament la modificació de l'ordenació detallada del PGOU ‘Aparcaments privats en subsòl públic d'Espai Lliure o Xarxa Viària en diferents àmbits del terme municipal de València’.

Esta modificació dels articles 6.71 i 7.9 de les Normes Urbanístiques del PGOU permet alienar el subsòl quan així ho permeta l'ordenació detallada, qüestió que permet tant la LUV com el ROGTU.

Amb esta modificació s'incloua el primer expedient amb 49 aparcaments, tots ells vinculats principalment a edificis privats d'ús terciari, i tan sols un d'ells a un aparcament públic, el construït per l'IVVSA en la plaça de l'Arbre, del barri del Carme.

Fins a la data desconeixem si algú dels concessionaris ha sol·licitat a l'Ajuntament l'alienació de les places que ocupen sota espai públic.

També desconeixem si existeix voluntat del govern municipal per a aplicar la mateixa solució als aparcaments de promoció pública municipal.

Per les raons exposades, el regidor sotasignat realitza les següents preguntes:

1a. S'està tramitant expedient per a l'alienació de les places en concessió administrativa? En cas afirmatiu, en quina ubicació es troba?

2a. Si s'ha resolt algun d'ells, a quin import ascendeix l'alienació? S'ha procedit a l'ingrés?

3a. S'està tramitant la modificació per a altres aparcaments de promoció privada? En quina ubicació es troben?

4a. S'està tramitant la modificació per a altres aparcaments de promoció pública? En quina ubicació es troben?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión conjuntamente por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, y el de Descentralización y Participación Ciudadana, Sr. Sanchis, siendo del siguiente tenor:

- Respuesta Sr. Mendoza

“Por parte del Servicio de Circulación y Transportes no existen antecedentes administrativos de desafección del subsuelo en los aparcamientos que ha tramitado este Servicio.”

- Respuesta Sr. Sanchis

“En relación con la enajenación del subsuelo público municipal ocupado actualmente con aparcamientos construidos y vinculados a edificación residencial o terciaria en concesión demanial, cabe señalar que hasta ahora sólo se ha solicitado

información sobre la valoración del subsuelo de algunos de los aparcamientos sin que hasta la fecha se haya enajenado ninguno.”

85.

Pregunta suscrita por el Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1603 del Registro General del Pleno, sobre autorización de aparcamiento de vehículos oficiales en la vía pública, del siguiente tenor:

“En algunes zona de la via publica de la nostra ciutat, com la plaça Porta de la Mar o el passeig de l'Albereda, hi ha zones d'aparcament reservat per als vehicles oficials d'institucions com el Tribunal Superior de Justícia o l'Aquarterament Sant Joan de Ribera, del Ministeri de Defensa, que són utilitzades habitualment per vehicles particulars amb targeta d'autorització tramitada per la corresponent institució.

Davant de la falta d'informació sobre les condicions d'estes autoritzacions, el regidor que subscriu realitza les següents preguntes:

1a. Quantes institucions públiques disposen d'autorització per a aparcament de vehicles oficials en via pública de la nostra ciutat?

2a. Quantes places d'aparcament es troben afectades per estes autoritzacions?

3a. Quina és l'entitat responsable de la corresponent autorització a cada un dels vehicles?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“1ª. Cincuenta y cinco son los organismos e instituciones que lo han solicitado, según marca la Ordenanza de Circulación y que están sujetas a la tasa determinada por la ordenanza fiscal correspondiente.

2ª. 1.288.

3ª. A cada organismo titular de la reserva de estacionamiento.”

86.

Pregunta suscrita por el Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1604 del Registro General del Pleno, sobre ocupación de la vía pública por cabinas telefónicas, del siguiente tenor:

“Durant la vigència del monopoli de la companyia Telefónica es van instal·lar en la nostra ciutat un important nombre de cabines de telefonia fixa que hui, finalitzat el mateix i a pesar de la important reducció de la seua utilització, continuen ocupant les nostres voreres i espais lliures i servint, moltes d'elles, com a suport publicitari de considerable grandària.

Davant de la falta d'informació sobre les condicions de la instal·lació d'estes cabines telefòniques, el regidor que subscriu realitza les següents preguntes:

1a. Per quin contracte o concessió es regix la instal·lació de les cabines de telefonia en la nostra ciutat?

2a. Quina és la seua vigència?

3a. Abona l'empresa de telefonia algun tipus de cànon per l'ocupació de la via pública i l'explotació publicitària de les dites cabines?

4a. Quina quantitat ha ingressat l'Ajuntament en els últims anys per este concepte?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación Jurídica, Ordenanzas, Licencias e Inspección, Sr. Crespo, siendo del siguiente tenor:

“En fecha 2 de agosto de 2001 se firmó Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Valencia y Telefónica de España, SAU, y Telefónica Telecomunicaciones Públicas, SAU, sobre explotación publicitaria de los soportes de

los terminales de uso público instalados en el dominio público. De acuerdo con la estipulación primera del Convenio, Telefónica podrá llevar a cabo la implantación y explotación de teléfonos públicos ubicados en vía pública, previo cumplimiento de los requisitos previstos para la concesión de las preceptivas licencias.

La última revisión del Convenio amplió su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.

De acuerdo con la información suministrada por el Servicio de Innovación, en fecha 6 de mayo de 2004 se suscribió addenda al Convenio sustituyendo la aportación económica que hasta entonces Telefónica realizaba al Ayuntamiento de Valencia por la cesión del uso al Ayuntamiento del centro Navegaweb que TTP (Telefónica Telecomunicaciones Públicas, SAU) tiene en el inmueble situado en la C/ Emili Panach y Ramos Milo, de Valencia.”

87.

Pregunta suscrita por el Sr. Sarrià, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1605 del Registro General del Pleno, sobre instalación de soportes publicitarios en la vía pública, del siguiente tenor:

“A finals de l'any 2009 es va adjudicar a la mercantil El Mobiliari Urbà, SLU, el contracte administratiu especial d'instal·lació, gestió i manteniment en el domini públic municipal del sistema de lloguer de bicicleta, així com la informació horària i temperatura i la informació d'interés ciutadà en suports publicitaris.

La instal·lació dels suports de la informació d'hora i temperatura i dels d'informació d'interés ciutadà en suports publicitaris s'havia de realitzar prèvia presentació d'un pla d'ubicació en sis fases, més una setèima, que incloïa els elements de l'antiga concessió.

Conclores les sis primeres fases incloses en el contracte i a fi de disposar de la informació sobre els suports instal·lats, el regidor que subscriu realitza les següents preguntes:

1a. Quants suports d'hora i temperatures, d'acord amb el contracte de 2009, han sigut instal·lats en la via pública?

2a. Quants suports publicitaris dels diferents tipus han sigut instal·lats en la via pública d'acord amb el contracte d'adjudicació de 2009?

3a. S'ha aprovat el Pla d'Ubicació dels suports corresponents a la setèima fase que haurà de començar a partir del 22 d'abril del 2014?"

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Coordinación de Servicios en Vía Pública y Mantenimiento de Infraestructuras, Sr. Lledó, siendo del siguiente tenor:

“1ª. Todos. Es decir, 80.

2ª. 186 de pequeño formato y 10 de mediano.

3ª. Se está tramitando administrativamente para su aprobación.”

88.

Pregunta suscrita por la Sra. Dolz, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1606 del Registro General del Pleno, sobre los niveles altos de contaminación atmosférica, del siguiente tenor:

“Desde el pasado 24 de noviembre las estaciones de la pista de Silla, bulevar Sud, Politécnico e incluso la situada en los Viveros superan ampliamente los valores promedio de dióxido de nitrógeno exigidos por la normativa europea y nacional, sin que por parte del Ayuntamiento se haya tomado alguna medida al respecto. Llegando a alcanzar valores de 165 microgramos por metro cúbico de aire en la estación de medición de la pista de Silla o 150 en la de Viveros.

Si bien se trata de periodos aislados derivados de la situación climatológica, la información que se facilita al ciudadano es prácticamente nula incumpliendo el Plan Nacional para la Mejora de la Calidad del Aire, que obliga a mejorar y simplificar el

acceso a la información sobre calidad del aire de la población expuesta recogiendo la necesidad de disponer de una página web y elaborar boletines diarios sobre previsión a 24 horas de la calidad del aire.

Por todo ello, la concejala que suscribe presenta la siguiente pregunta:

En cumplimiento del Plan Nacional para la Mejora de la Calidad del Aire, ¿tiene previsto el Ayuntamiento la inclusión de la información sobre la calidad del aire en la página web municipal, así como elaborar boletines diarios sobre previsión a 24 horas?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de Contaminación Acústica, Sra. Bernal, siendo del siguiente tenor:

“La página web del Ayuntamiento dispone de información sobre la calidad del aire presentando de forma periódica los datos validados que recogen las estaciones de la ciudad. Asimismo, cuenta entre otros con los siguientes enlaces a:

- La página web de la Conselleria de Medio Ambiente, en la que se puede consultar en tiempo real información de la calidad del aire de las estaciones de medición, ofreciendo los últimos datos horarios registrados hasta el momento de la consulta ‘pendientes de validación’, como se indica en la misma página, por lo que cualquier incidencia sobre los analizadores se reflejaría en los datos mostrados.

- La página web de Aemet en la que se proporciona mapas de predicción con alcance hasta 24 h para los contaminantes: NO₂, CO (monóxido de carbono) y O₃ (ozono). Como se indica en esta misma página, ‘Estas predicciones, basadas en el modelo de transporte químico Mocage, son resultados de modelización numérica. En su versión actual, los mapas son representativos de fenómenos a gran escala y pierden precisión conforme descienden a nivel local. No son, por tanto, válidos para determinar una posible superación de los valores legislados, pero sí contribuyen a conocer mejor la predicción en términos cualitativos. Por ello, deben ser interpretados como tendencias y no como valores absolutos.’”

89.

Pregunta suscrita por el Sr. Sánchez, del Grupo Socialista, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1607 del Registro General del Pleno, sobre consumo eléctrico de elementos publicitarios, del siguiente tenor:

“Con la aparición del servicio público de bicicletas de alquiler cuya contrata gestiona actualmente Valenbisi, de la empresa JC Decaux, se unificó también la gestión de distintos elementos de mobiliario urbano.

Dentro de este capítulo se encuentra todo tipo de paneles publicitarios como mupis, relojes, paneles móviles, etc., con un apreciable consumo eléctrico tanto en alumbrado como en mecanismos móviles, etc.

Al respecto, el concejal que suscribe formula las siguientes preguntas:

1ª. ¿A cuánto asciende la factura generada por el consumo eléctrico de estos elementos publicitarios?

2ª. ¿Quién abona dicha factura total?

3ª. ¿Con cuánto contribuye dicha contrata a esta factura?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“1ª. En el año 2012 el importe fue de 31.000 euros.

2ª y 3ª. El importe de las facturas es abonado anualmente por la empresa Valen JC Decaux, conforme se estipula en el pliego de condiciones.”

90.



Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1608 del Registro General del Pleno, sobre carteles informativos de la retirada de vehículos durante el Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El passat 17 de novembre es va celebrar la 33na Marató Divina Pastora València. La grua municipal va retirar diversos cotxes aparcats durant el recorregut, però segons s'han queixat alguns propietaris la informació no va ser adequada perquè no tingueren constància que hi havia obligatorietat de retirar el vehicle.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent pregunta:

Quin dia es van instal·lar els cartells informant de la retirada obligatòria dels vehicles?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“La senyalització pertinent en el recorregut de la maratón es va col·locar entre els dies 11 i 12 de novembre, donat l'extens recorregut de la dita prova.

La dita senyalització (plaques d'estacionament prohibit) amb la llegenda corresponent es col·loquen a una distància entre 15 i 20 metres, depenent de la via.

El dia 17 es van desplaçar 17 vehicles.

El dia 16 de novembre van ser retirats 73 cotxes a la base de grua i el 17, 111 cotxes a la base de grues.”

91.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1609 del Registro General del Pleno, sobre carteles informativos de la retirada de vehículos durante el Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El passat 17 de novembre es va celebrar la 33na Marató Divina Pastora València. La grua municipal va retirar diversos cotxes aparcats durant el recorregut, però segons s'han queixat alguns propietaris la informació no va ser adequada perquè no tingueren constància que hi havia obligatorietat de retirar el vehicle.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent pregunta:

Es van instal·lar els cartells informatius el mateix dia en tots els barris del recorregut de la Marató?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“La senyalització pertinent en el recorregut de la marató es va col·locar entre els dies 11 i 12 de novembre, donat l'extens recorregut de la dita prova.

La dita senyalització (plaques d'estacionament prohibit) amb la llegenda corresponent es col·loquen a una distància entre 15 i 20 metres, depenent de la via.

El dia 17 es van desplaçar 17 vehicles.

El dia 16 de novembre van ser retirats 73 cotxes a la base de grua i el 17, 111 cotxes a la base de grues.”

92.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1610 del Registro General del Pleno, sobre carteles informativos de la retirada de vehículos durante el Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El passat 17 de novembre es va celebrar la 33na Marató Divina Pastora València. La grua municipal va retirar diversos cotxes aparcats durant el recorregut, però segons s'han queixat alguns propietaris la informació no va ser adequada perquè no tingueren constància que hi havia obligatorietat de retirar el vehicle.



Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent pregunta:

Cada quants metres es van instal·lar els cartells informatius?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“La senyalització pertinent en el recorregut de la marató es va col·locar entre els dies 11 i 12 de novembre, donat l'extens recorregut de la dita prova.

La dita senyalització (plaques d'estacionament prohibit) amb la llegenda corresponent es col·loquen a una distància entre 15 i 20 metres, depenent de la via.

El dia 17 es van desplaçar 17 vehicles.

El dia 16 de novembre van ser retirats 73 cotxes a la base de grua i el 17, 111 cotxes a la base de grues.”

93.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1611 del Registro General del Pleno, sobre carteles informativos de la retirada de vehículos durante el Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El passat 17 de novembre es va celebrar la 33na Marató Divina Pastora València. La grua municipal va retirar diversos cotxes aparcats durant el recorregut, però segons s'han queixat alguns propietaris la informació no va ser adequada perquè no tingueren constància que hi havia obligatorietat de retirar el vehicle.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent:

Quants cotxes es van desplaçar? Desglossament de la dada per cada barri.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“La senyalització pertinent en el recorregut de la maratón es va col·locar entre els dies 11 i 12 de novembre, donat l'extens recorregut de la dita prova.

La dita senyalització (plaques d'estacionament prohibit) amb la llegenda corresponent es col·loquen a una distància entre 15 i 20 metres, depenent de la via.

El dia 17 es van desplaçar 17 vehicles.

El dia 16 de novembre van ser retirats 73 cotxes a la base de grua i el 17, 111 cotxes a la base de grues.”

94.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1612 del Registro General del Pleno, sobre carteles informativos de la retirada de vehículos durante el Maratón Divina Pastora, del siguiente tenor:

“El passat 17 de novembre es va celebrar la 33na Maratón Divina Pastora València. La grua municipal va retirar diversos cotxes aparcats durant el recorregut, però segons s'han queixat alguns propietaris la informació no va ser adequada perquè no tingueren constància que hi havia obligatorietat de retirar el vehicle.

Davant aquesta situació, aquest regidor formula la següent:

Quants cotxes es van retirar als depòsits de la grua municipal? Desglossament de la dada per cada barri.”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:



“La senyalització pertinent en el recorregut de la marató es va col·locar entre els dies 11 i 12 de novembre, donat l'extens recorregut de la dita prova.

La dita senyalització (plaques d'estacionament prohibit) amb la llegenda corresponent es col·loquen a una distància entre 15 i 20 metres, depenent de la via.

El dia 17 es van desplaçar 17 vehicles.

El dia 16 de novembre van ser retirats 73 cotxes a la base de grua i el 17, 111 cotxes a la base de grues.”

95.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1613 del Registro General del Pleno, sobre acondicionamiento de una manzana abandonada en Saïdia, del siguiente tenor:

“Recentment, l'AA.VV. del barri de Saïdia ha denunciat la situació d'abandonament d'un bloc de cases situat entre els carrers de Pepita, d'Oriola i de Ruaya.

Pel que sembla, els edificis són de propietat del Banc de València que a l'abril de 2012 va paraitzar els treballs d'enderrocament la qual cosa va motivar la intervenció dels Serveis municipals per apuntalar l'estructura, netejar la zona afectada, mallar l'edifici i així evitar la caiguda d'enderrocs i altres restes.

A més a més, es van instal·lar blocs de formigó per a evitar el pas de vianants per les voreres i que hi haguera aparcament de vehicles, mostra de la situació de ruïna del bloc de vivendes.

La premsa va reportar informacions municipals segons les quals s'anava a procedir a passar al Banc de València el cobrament de la factura dels treballs realitzats.

A dia d'avui, com han denunciat els veïns, l'edifici segueix abandonat ocupant una illa de cases sencera, sense que es sàpiga hi haja una solució.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent:

El banc de València ha procedit a l'abonament de la factura?"

Quin és l'import dels treballs realitzats?

La respuesta le fue entregada en el transcurso de la sesión por el Teniente de Alcalde Delegado del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, Sr. Novo, del siguiente tenor:

“Dels 108.768,71 euros del cost dels treballs, s'ha repercutit més del 14% de l'import de les actuacions dutes a terme pel Servei de Disciplina Urbanística qui està seguint les gestions contra els titulars de l'immoble per a la repercussió de la totalitat del gasto realitzat i, igual que des del Servei de Llicències Urbanístiques d'Obres, ordenar l'execució de les actuacions pertinents o si és el cas la imposició de sancions coercitives que poguera correspondre.”

96.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1614 del Registro General del Pleno, sobre acondicionamiento de una manzana abandonada en Saïdia, del siguiente tenor:

“Recentment, l'AA.VV. del barri de Saïdia ha denunciat la situació d'abandonament d'un bloc de cases situat entre els carrers de Pepita, d'Oriola i de Ruaya.

Pel que sembla, els edificis són de propietat del Banc de València que a l'abril de 2012 va paralitzar els treballs d'enderrocament la qual cosa va motivar la intervenció dels Serveis municipals per apuntalar l'estructura, netejar la zona afectada, mallar l'edifici i així evitar la caiguda d'enderrocs i altres restes.



A més a més, es van instal·lar blocs de formigó per a evitar el pas de vianants per les voreres i que hi haguera aparcament de vehicles, mostra de la situació de ruïna del bloc de vivendes.

La premsa va reportar informacions municipals segons les quals s'anava a procedir a passar al Banc de València el cobrament de la factura dels treballs realitzats.

A dia d'avui, com han denunciat els veïns, l'edifici segueix abandonat ocupant una illa de cases sencera, sense que es sàpiga hi haja una solució.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent:

El Banc de València ha procedit a l'abonament de la factura pels treballs realitzat per l'Ajuntament?"

La respuesta le fue entregada en el transcurso de la sesión por el Teniente de Alcalde Delegado del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, Sr. Novo, del siguiente tenor:

“Dels 108.768,71 € del cost dels treballs, s'ha repercutit més del 14% de l'import de les actuacions dutes a terme pel Servei de Disciplina Urbanística qui està seguint les gestions contra els titulars de l'immoble per a la repercussió de la totalitat del gasto realitzat i, igual que des del Servei de Llicències Urbanístiques d'Obres, ordenar l'execució de les actuacions pertinents o si és el cas la imposició de sancions coercitives que poguera correspondre.”

97.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1615 del Registro General del Pleno, sobre acondicionamiento de una manzana abandonada en Saïdia, del siguiente tenor:

“Recentment, l'AA.VV. del barri de Saïdia ha denunciat la situació d'abandonament d'un bloc de cases situat entre els carrers de Pepita, d'Oriola i de Ruaya.

Pel que sembla, els edificis són de propietat del Banc de València que a l'abril de 2012 va paraitzar els treballs d'enderrocament la qual cosa va motivar la intervenció dels Serveis municipals per apuntalar l'estructura, netejar la zona afectada, mallar l'edifici i així evitar la caiguda d'enderrocs i altres restes.

A més a més, es van instal·lar blocs de formigó per a evitar el pas de vianants per les voreres i que hi haguera aparcament de vehicles, mostra de la situació de ruïna del bloc de vivendes.

La premsa va reportar informacions municipals segons les quals s'anava a procedir a passar al Banc de València el cobrament de la factura dels treballs realitzats.

A dia d'avui, com han denunciat els veïns, l'edifici segueix abandonat ocupant una illa de cases sencera, sense que es sàpiga hi haja una solució.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent:

Quines mesures es tenen previstes adoptar per a solucionar la situació d'abandonament i ruïna de l'edifici?”

La respuesta le fue entregada en el transcurso de la sesión por el Teniente de Alcalde Delegado del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, Sr. Novo, del siguiente tenor:

“Dels 108.768,71 € del cost dels treballs, s'ha repercutit més del 14% de l'import de les actuacions dutes a terme pel Servei de Disciplina Urbanística qui està seguint les gestions contra els titulars de l'immoble per a la repercussió de la totalitat del gasto realitzat i, igual que des del Servei de Llicències Urbanístiques d'Obres, ordenar l'execució de les actuacions pertinents o si és el cas la imposició de sancions coercitives que poguera correspondre.”

98.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1616 del Registro General del Pleno, sobre paradas provisionales de EMT en Russafa, del siguiente tenor:

“Les obres que s'estan realitzant en el barri de Russafa, que han implicat moltes molèsties a veïns i comerciants, la finalització dels quals s'està retardant, ha provocat que determinades parades de l'EMT hagen hagut de ser traslladades.

Per aquesta raó, s'han instal·lat parades provisionals que no obstant no tenen els estàndards de qualitat requerides i no estan en absolut adaptades per a donar un mínim servei als usuaris del transport públic.

És el cas de la parada de la línia 8 del carrer de Filipines, on es poden veure usuaris esperant l'autobús en ple carrer.^(*)

En la mateixa situació està la parada de la mateixa línia 8 en l'encreuament de la Gran Via de Germanies amb el carrer d'Alacant.^(*)

En ambdós casos s'evidencia la perillositat de la parada ja que els usuaris han d'estar en la calçada per a accedir al bus, a més de les molèsties i la pràctica inaccessibleitat per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o amb carrets de xiquets.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Per què no s'han adaptat aquestes parades, per exemple alliberant l'espai ocupat per un vehicle aparcats?”

^(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“A causa de distints factors com a falta d’espai, avanç d’obres, falta de civisme, aparcament incorrecte

No obstant això, l’EMT procedirà a revisar les ubicacions de les parades provisionals de Russafa.”

99.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1617 del Registro General del Pleno, sobre protocolo de instalación de paradas provisionales de EMT, del siguiente tenor:

“Les obres que s'estan realitzant en el barri de Russafa, que han implicat moltes molèsties a veïns i comerciants, la finalització dels quals s'està retardant, ha provocat que determinades parades de l'EMT hagen hagut de ser traslladades.

Per aquesta raó, s'han instal·lat parades provisionals que no obstant no tenen els estàndards de qualitat requerides i no estan en absolut adaptades per a donar un mínim servei als usuaris del transport públic.

És el cas de la parada de la línia 8 del carrer de Filipines, on es poden veure usuaris esperant l'autobús en ple carrer.^(*)

En la mateixa situació està la parada de la mateixa línia 8 en l'encreuament de la Gran Via de Germanies amb el carrer d'Alacant.^(*)

En ambdós casos s'evidencia la perillositat de la parada ja que els usuaris han d'estar en la calçada per a accedir al bus, a més de les molèsties i la pràctica inaccessibleitat per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o amb carrets de xiquets.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Hi ha un protocol per a la instal·lació de parades provisionals?”

^(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“Sí.”

100.

Pregunta suscrita por el Sr. Ribó, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1618 del Registro General del Pleno, sobre instalación de paradas provisionales de EMT, del siguiente tenor:

“Les obres que s'estan realitzant en el barri de Russafa, que han implicat moltes molèsties a veïns i comerciants, la finalització dels quals s'està retardant, ha provocat que determinades parades de l'EMT hagen hagut de ser traslladades.

Per aquesta raó, s'han instal·lat parades provisionals que no obstant no tenen els estàndards de qualitat requerides i no estan en absolut adaptades per a donar un mínim servei als usuaris del transport públic.

És el cas de la parada de la línia 8 del carrer de Filipines, on es poden veure usuaris esperant l'autobús en ple carrer.^(*)

En la mateixa situació està la parada de la mateixa línia 8 en l'encreuament de la Gran Via de Germanies amb el carrer d'Alacant.^(*)

En ambdós casos s'evidencia la perillositat de la parada ja que els usuaris han d'estar en la calçada per a accedir al bus, a més de les molèsties i la pràctica inaccessibilitat per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o amb carrets de xiquets.

Davant aquesta situació aquest regidor formula la següent pregunta:

Hi ha més parades que presenten una situació similar a la descrita? De quines línies i en quins barris?”

(*) Las fotografías figuran en el expediente de la sesión.

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el delegado de Transportes y Circulación e Infraestructuras del Transporte, Sr. Mendoza, siendo del siguiente tenor:

“No.”

101.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1619 del Registro General del Pleno, sobre los colaboradores de la Policía Local, del siguiente tenor:

“Recentment hem observat que a algun llocs de València hi ha persones que utilitzen uns jupetins refractaris, que amb lletra impresa apareix la menció de ‘Colaboradores de la Policía Local’.

És per això que la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Existeix algun tipus de conveni o programa entre l’Ajuntament i este col·lectiu?

2a. En cas afirmatiu, quina és la funció que desenvolupen?

3a. En quins llocs i places de la ciutat estan situats?

4a. Quin tipus de contracte laboral mantenen amb l’Ajuntament de València?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“Com a resum, dir:

Com tota València sap, eixos col·laboradors de la Policia Local, són gent que des de fa 15 anys esta desenrotllant la seua tasca en benefici de la comunitat basant-se en un conveni.

La seua tasca es desenrotlla al llarg d'este temps en diverses zones d'aparcaments, per a ajudar a valencians i valencianes i intentar així que desapareguen els gorretes. Es tan important esta tasca, que el dia 24 de setembre d'enguany el Ministeri de l'Interior ens la va reconèixer a Madrid donant-nos una medalla, sent l'únic ajuntament que la va rebre. Tot això és més que sabut pels valencians i les valencianes, quant menys hauria de ser pels els que els representes.

Però com a plena informació:

La Policia Local de València, ha sigut guardonada recentment amb la Medalla al Mèrit Social Penitenciari esta condecoració civil espanyola, esta destinada a recompensar a institucions, corporacions, fundacions o associacions (tant públiques o privades), que s'han distingit per haver realitzat activitats rellevants en col·laboració amb l'administració penitenciària espanyola. Es troba regulada pel Reial Decret 190/1996, de 9 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament Penitenciari.

Per a l'aplicació d'este programa, la Policia Local de València, es va incorporar al Conveni de col·laboració entre el Ministeri de l'Interior i la Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP) per al compliment de les penes de treball en benefici de la comunitat, al qual prèviament ja s'ha adherit este Ajuntament per mitjà de Protocol firmat per l'alcaldeessa el 22 de desembre de 1998, segons acord de Comissió de Govern del 16 d'octubre.

Es destaca la relació directa i excel·lent col·laboració amb la Regidoria de Benestar Social, concretament amb la secció TBC de l'Ajuntament de València.

El treball en benefici de la comunitat és una mesura alternativa a l'ingrés a la presó. Per als que ho realitzen, comporta una funció reeducativa al mateix temps que fa quelcom útil i profitós per a la societat. Buscant la reflexió i canvi actitudinal i comportamental del penat.

Funcions:

Col·laboració en trànsit i seguretat vial

➤ Participació en programes d'educació viària, campanyes de sensibilització, Control i regulació de passos escolars, col·laboració en la regulació de tràfic en actes festius, celebracions populars en els carrers, esdeveniments esportius, etc.

Servici de platges (passant en època estival a col·laborar en el passeig Marítim)

➤ Informar de les normes per al bon ús i gaudi del passeig Marítim per als veïns (informar ciclistes ús carril bici, ocupació de via pública, etc...).

➤ Atenció i informació al ciutadà.

➤ Col·laboració amb Policia Local i Creu Roja.

Després de l'èxit del projecte pilot es va implantar posteriorment en la resta de districtes policials.

Amb l'aplicació dels treballs en benefici de la comunitat en la Policia Local de València, és pionera a Espanya i a Europa, a ser la primera Policia que no sols es preocupa pels programes de prevenció primària i secundària, és a dir, aquells programes dirigits a tota la població en general, així com col·lectius de risc, sinó que es preocupa i participa directament en la reinserció i resocialització dels penats (prevenció terciària).

QUADRE DE TBC's EN PLV - DESTINS I JORNADES TREBALL

Unitats Districte	Disponibilitat	Any 2010	Any 2011	Any 2012	2013 sept	TOTALS	Jornades (4 hores)
1ªUD C.Histórico, Falles, Mercats, contaminació acústica...	4/18 estacionals		27	12	17	56	353
2ª UD Parqking Nou Hospital Universitari La Fe	24	15	101	64	48	228	6.033



3ª UD Hospital Peset	8			5	18	23	924
4ª UD Hospital General, Mercados	28			10	44	54	779
5ª UD Hospital Arnau de Vilanova i Zona Nou Centre	13			4	20	24	526
6ª UD H Clínic, Blasco Ibañez Albereda, Parcs i Zona CC Arena	65			14	75	89	2.109
7ª UD Passeig Marítim i Zona CC Aqua, col·legis	30/60 estacionals	32	32	61	85	210	5.809
TOTALS PLV		47	160	170	307	684	16.533

No hi ha relació laboral ni contractual, es regix per l'acord abans citat pel que es creu convenient per a ampliar dades en este punt s'informe per part del departament que ho gestiona i coordina, concretament la secció TBC de l'Ajuntament de València.”

102.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1620 del Registro General del Pleno, sobre la salubridad en la zona de Moreras, del siguiente tenor:

“En la zona del pont de les Drassanes, els veïns han denunciat de forma sistemàtica, sobretot en estiu, la forta olor del cabdal d'aigua de la desembocadura del riu Túria. Ens han informat que l'Ajuntament col·loca oxigenadors junt al pont ferroviari amb el propòsit de minimitzar les olors.

És per això que la regidora que subscriu formula la següent pregunta:

Quan es pensa donar solució a aquest tema que afecta la salut dels veïns de la zona?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la teniente de alcalde delegada del Área de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Sra. Ramón-Llin, siendo del siguiente tenor:

“Les descàrregues del sistema unitari és pràctica habitual en totes les ciutats costaneres, tant europees com nord-americanes (Barcelona, Marsella, Niça, etc.) En cas de València, la descàrrega del sistema unitari (DSU) del col·lector Nord adquirix unes importants dimensions, de 200 m³/s, el que obliga a canalitzar estos cabals cap al mar des de l'Assut de l'Or. Este sistema és el que ve funcionant en el temps.

D'altra banda, indicar que el cabal d'eixa part descoberta es renova amb aigua marina cada 2-4 dies i que la presència de males olors es produïx en alguna circumstància d'altres temperatures i falta d'oxigen dissolt. Tot això, i basant-se en la legislació europea vigent, no produïx capafecció a la salut de les persones.”

103.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1621 del Registro General del Pleno, sobre plantas peligrosas, del siguiente tenor:

“Al voltant d'aquest tema, la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Existeix un mapa de localització de plantes perilloses per a la salut de les persones, com per exemple l'estramoni?

2a. Quin és el protocol a seguir en cas de ser descobertes plantes d'aquesta naturalesa?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por la delegada de parques y Jardines, Sra. Bernal, siendo del siguiente tenor:



“1ª. El estramonio en plantas ornamentales es contenido en algunas solanáceas del género *Datura*, cuya especie ‘arbórea’ es usada en jardinería mediterránea desde antiguo. En los jardines de Valencia no se planta desde hace más de 20 años.

2ª. Existe una coordinación entre los Servicios de Residuos Sólidos y Limpieza, Policía Local y Jardines.”

104.

Pregunta suscrita por la Sra. Castillo, del Grupo *Compromís*, de fecha 16 de diciembre de 2013 y nº 1622 del Registro General del Pleno, sobre funciones de la Patrulla Verde, del siguiente tenor:

“Al voltant d’aquest tema la regidora que subscriu formula les següents preguntes:

1a. Quants agents del total estan destinats a l’esmentada patrulla?

2a. Quines funcions tenen assignades?

3a. En quin àmbit de la ciutat actuen?

4a. Quins han estat els seus serveis durant el que portem d’any?

5a. Comparativament les seues actuacions són més o menys que durant l’any 2012?”

La respuesta le fue entregada por escrito en el transcurso de la sesión por el teniente de alcalde delegado del Área de Seguridad Ciudadana, Sr. Domínguez, siendo del siguiente tenor:

“1a. La Patrulla Verda en data de hui està formada per 1 inspector, 2 oficials i 13 agents que es distribuïxen en els torns de matí i vesprada i amb les cadències establides en protocol d’horaris.

2a. Les funcions assignades com a norma general són les de medi ambient, relatives entre altres al control d'animals, protecció de fauna i flora, abocadors, etc.

3a. L'àmbit d'actuació és el municipi de la ciutat de València incloses les pedanies que depenen d'esta.

4a. Els servicis realitzats durant el present any estan reflectits en la següent estadística:

Informes

Procediment sancionador	6
Sanitat	168
Duanes	14
Devesa-albufera	9
Conselleria	10
Activitats	1
Urbanisme	2
Altres	10

Diligències

Robatori cablejat	2
Enverinament animals	2
Maltractament animal	1
Incendi	4
Altres	2



Actuacions amb animals:

	P.P.P.	OTROS	CITES
Denúncies	650	157	10
Controlats	246	997	12
Rescatats		48	
Recuperats		19	
Intervinguts		66	
Mossos		4	

A l'efecte d'enteniment de la mateixa es destaquen les intervencions i denúncies amb gossos potencialment perillosos que han sigut de 650. No estan registrades les col·laboracions amb Seprona de la Guàrdia Civil i les intervencions conjuntes que durant este mes es fan en els circs de la ciutat. En matèria de cans, al determinar les irregularitats en la documentació es donen als titulars 10 dies per a solucionar els problemes que presenten i en cas contrari la denúncia que es va formular es remet per a la seua tramitació.

5a. Les actuacions de la Patrulla Verda han sigut molt més nombroses enguany que el passat al comptar amb més personal, encara que la incorporació ha sigut progressiva al llarg de 2013. També a títol d'exemple el passat any es va denunciar per tinença de gossos potencialment perillosos sense disposar de la documentació precisa a 139 titulars i en el que portem d'any a 650 com ja consta ut supra resum de servicis prestats per la patrulla verda 2m 2012.

Gestions administratives

Informes

Procediment sancionador	4
-------------------------	---



Sanitat	72
Duanes	6
Devesa-Albufera	3
Conselleria	34
Activitats	1
Urbanisme	2
Altres	5

Diligències

Robatori d'animals	1
Enverinament animals	1
Maltractament animal	1
Incendi	3
Robatori cablejat	2

Actuacions amb animals

	P.P.P.	ALTRES	CITES
Denúncies	139	87	1
Controlats	81	400	1
Rescatats	3	59	
Recuperats		10	



Intervinguts		14	92
Mossos		4	

105.

Ruego formulado in voce por el Sr. Sanchis, portavoz del Grupo EUPV, por el que solicita se facilite la presentación de interpelaciones en relación con el caso Nóos, en los siguientes términos:

Sr. Sanchis:

“Gràcies, Sra. alcaldessa.

No és una pregunta, és un prec que li faig a vosté aprofitant que estem al final de la sessió plenària i és al voltant de la decisió per segona vegada en no acceptar una interpel·lació que ha presentat el nostre grup adreçada a vosté. I és que per a properes vegades facilite més l'activitat i el funcionament dels grups de l'oposició i puguem fer interpel·lacions que en res volen judicialitzar la tasca política sinó tindre un debat tranquil, democràtic al voltant del que va ser i és una qüestió que està als mitjans de comunicació com és el cas Nóos i la relació que té aquest ajuntament amb el Sr. *****.

Simplement era això. Gràcies.”

Sra. Alcaldesa:

“Esto es un ruego. Evidentemente, antes de ninguna decisión hay unos informes jurídicos. Le rogaría que siguiera distinguiendo en la división de poderes, que es lo que caracteriza en un estado de derecho a la democracia.

Gracias.”

“Antes de levantar la sesión, quisiera desearles lo mejor en el año 2014 que está a punto de comenzar. Desearles a todos ustedes con sus familias las mejores fiestas, que estamos a mitad de ellas. Y especialmente también a todos los funcionarios, secretario, miembros de los medios de comunicación y a todo el público. Felicidades y especialmente feliz año nuevo.

Gracias.”

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión siendo las dieciséis horas y once minutos, extendiéndose la presente Acta, que firma conmigo la Presidencia, de todo lo cual como secretario doy fe.

LA PRESIDENTA

EL SECRETARIO