

Expte.

DI-2299/2013-3

**Ilma. Sra. ALCALDESA-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO DE HUESCA
Plaza de la Catedral, 1
22002 HUESCA**

INFORME

ANTECEDENTES

I-. En fecha 18 de noviembre de 2013 se recibió en la Oficina del Justicia de Aragón de Huesca un escrito de queja que, tras su estudio y valoración, dio lugar a la incoación del presente expediente; en data 25 de noviembre de 2013, esta Institución se dirigió al Ayuntamiento de Huesca en los siguientes términos:

“Ha tenido entrada en esta Institución una queja que ha quedado registrada con el número de referencia arriba indicado, al que ruego haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

En la misma se hace constar lo siguiente:

Motivo de la queja:

Escrito para pedir al Ayuntamiento de Huesca que:

1- Paralice el actual Plan de Movilidad de Huesca, desproporcionado, apresurado e impuesto, que vulnera los derechos de varios colectivos y perjudica a miles de ciudadanos, hasta que:

2- Se desarrolle un nuevo plan de peatonalización progresivo,

sensato y acorde al tamaño y las características de la ciudad, para limitar las afecciones.

Con este escrito, pido que se emplace al Ayuntamiento de Huesca a paralizar el Plan de Movilidad actual, desproporcionado, apresurado, sin sentido común e impuesto hasta que se desarrolle un nuevo plan de actuación de peatonalización consensuado, pausado, moderado y sensato.

Lo pido en mi nombre y en el nombre de las casi 4000 personas que han firmado mi petición de paralización en un mes y que Alcaldía se niega a recibir. Al igual que todas estas personas, me siento desamparada y ruego que considere esta petición con atención y sensibilidad.

La razón de esta petición es que vulnera los derechos de muchos colectivos y empeora la calidad de vida de muchos otros:

Los comerciantes: los derechos adquiridos al instalar su negocio en una zona dinámica con facilidad de acceso, de carga descarga y aparcamiento. Muchos han denunciado una baja radical de sus ventas. Las obras del Coso durante dos temporadas hacen temer lo peor.

Los vecinos de las calles estanciales: el derecho a acceder a su calle con su vehículo, como mínimo, para carga-descarga (de mercancía y de personas).

Los vecinos de las calles peatonales: empeoramiento de la calidad de vida especialmente las personas mayores que ya no pueden ser recogidos para llevarles a misa, a ver a familiares en el hospital o sencillamente a salir de su barrio.

Perjuicio a los vecinos y comerciantes de las nuevas zonas azules: por su desproporción con el tamaño de la ciudad, la duración máxima de estancia por matrícula (3h) y con precios abusivos, especialmente de anulación de denuncia (10 euros), superior a Madrid o Barcelona.

A los pueblos de la provincia: como capital de provincia, Huesca

debe ofrecer facilidades de acceso para la realización de las gestiones administrativas. Muchas oficinas se sitúan dentro de la zona peatonalizada lo que implica que los habitantes de la provincia de Huesca deben primero pagar y luego recorrer andando una distancia que, en algunos casos, especialmente para personas mayores o con mal tiempo, no es aceptable para un estatus de capitalidad.

Los ciclistas: los 3km nuevos de carriles urbanos han sido descritos por algunos medios como "los más peligrosos". Muy estrechos (muy por debajo de los 3 metros recomendados por la CE) y con muchos puntos negros.

Los peatones: tienen que sortear bicicletas y patines que circulan sin control ni de sentido, ni de velocidad tanto en las zonas estanciales como peatonales donde pasan los coches.

Los automovilistas: deben enfrentarse a atascos y al incremento del gasto en gasolina por los kilómetros a recorrer alrededor de la ciudad para ir a dos puntos teóricamente cercanos.

Las ordenanzas no regulan muchos aspectos, como, por ejemplo si las bicicletas pueden ir en sentido contrario en las calles de la zona peatonal donde circulan los coches (ahora lo hacen) o cuáles son las reglas en las zonas estanciales.

Tampoco existe ningún informe policial ni de bomberos previo al cierre de las calles y los cambios de circulación. Como resultado, existen muchas irregularidades, puntos negros o, como mínimo, extrañeces, fruto de la improvisación y falta de reflexión: carriles bici de apenas 1,5 metro de anchura, cruce de calles por donde pasan los vehículos sin semáforo ni señales de prioridad, plazas de zona azul con árboles en medio, vados en zonas estanciales, difícil acceso de los camiones de bomberos a determinados puntos de la ciudad como los edificios de la Plaza San Antonio, semáforos para coches pero no para peatones (con el riesgo que

conlleva) etc...

Además:

Por amiguismo o tras quejarse, se ha advertido que muchos negocios de diferentes tipos tienen acuerdos exclusivos con la Alcaldía para saltarse las reglas ellos o sus clientes (una tienda de ropa, una peluquería, una pastelería...).

La inversión hipoteca el presupuesto de la ciudad mientras el resto de las calles están en estado deplorable y el alcantarillado requiere una actuación urgente (2 inundaciones graves en 1 mes).

La primera parte de las obras del Coso no contempla ni el soterramiento de los cables ni el destrozo completo que supondrá el paso de los camiones con miles de toneladas de hormigón que deberán pasar sobre el adoquín recién puesto, para arreglar dos edificios de dicha calle: las Nuevas Sederías y Luces de Bohemia.

Finalmente, destacar que la determinación de la zona a peatonalizar ha sido una decisión unilateral de Alcaldía, a partir de un estudio muy superficial y genérico de la empresa Doymo, sin planificación detallada, ni estudio de las posibles consecuencias.

Se presentó el Plan de Movilidad con el plano de la zona a peatonalizar en junio del 2012 a la Ponencia de Movilidad (órgano consultorio de unas 20 personas) cuyas principales alegaciones fueron rechazadas. Y luego se realizaron reuniones "divulgativas" entre los vecinos sin ningún tipo de debate ni votación. Nunca ha existido ningún proceso participativo en este cambio radical de la morfología de la ciudad. La tozudez del gobierno local es tal que se ha negado a recibir el colectivo de miles de personas afectadas de las cuales soy la portavoz.

Por todo ello,

Pido la paralización de las obras y demás actuaciones previstas a

corto plazo, y el desarrollo de un nuevo Plan de Peatonalización que no vulnere derechos, que incluya un informe policial y de bomberos para corregir todos los fallos de tráfico y seguridad, y permita redactar una ordenanzas claras y consensuadas que aseguren la convivencia de todos los medios de movilidad, y, sobre todo, acorde con el tamaño y las características de la ciudad, para no provocar tantas afecciones entre los ciudadanos y los comercios:

1- Con el apoyo de expertos y con un estudio profundo de las necesidades específicas de Huesca.

2- Con la creación de órganos representativos de la ciudadanía y del comercio con capacidad decisoria sobre el diseño de las calles y manzanas a peatonalizar.

3- Con una implantación pausada, progresiva y reflexionada en todas su fases.

Agradezco su atención y estoy a su entera disposición para ampliar información y facilitar la documentación que requiera sobre cualquiera de los puntos expuestos (ordenanzas, plan de movilidad, actas de la Ponencia de Movilidad...), que por otra parte son casi todos documentos públicos disponibles en el portal del Ayuntamiento, así como fotos que demuestran la realidad de algunas denuncias como los puntos negros de circulación o los carteles de negocios con "derechos exclusivos."

Nota: a continuación adjunto un documento que evidencia los múltiple fallos del Plan de Movilidad de Huesca, comparándolo con el Plan de Peatonalización de ciudades (Vitoria, Lérida, Logroño, Zaragoza ...)."

A la vista de lo expuesto, y al amparo de las facultades otorgadas por el artículo 2.3 de la Ley 4/1985 de 27 de junio del Justicia de Aragón, he resuelto admitirla con la finalidad de recabar de esa Entidad la información precisa para conocer su fundamento y proceder en consonancia"

II.- En fecha 30 de diciembre de 2013 tuvo entrada en esta Institución Informe emitido por el Ayuntamiento de Huesca, cuyo contenido literal se transcribe a continuación:

“ En contestación a su escrito con fecha de entrada en el Registro General de este Ayuntamiento el 29 de noviembre de 2013, solicitando información sobre el Plan de Movilidad de Huesca, expediente de su referencia DI-2299/ 2013-3, se informa, desde esta Alcaldía de lo siguiente:

El 14 de julio de 2011 se constituyó la Ponencia de Movilidad del Ayuntamiento de Huesca, con el objeto de consensuar un Pacto por la movilidad de la ciudad y su posterior ejecución. La ponencia está compuesta por el Presidente, y primer teniente Alcalde; un representante de cada uno de los grupos municipales del Ayuntamiento; técnicos municipales, y un representante de cada uno de los siguientes colectivos: Federación de Asociaciones de Vecinos "Osca XXI", Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería y Turismo de Huesca, Asociación de Comerciantes de Huesca, Ceos-Cepyme, Federación Empresarial de Transportes de Huesca, Asociación Huesca en Bici, Coordinadora de Asociaciones de Discapacitados Oscenses Huesca, Asociación de Autoescuelas, Jefatura Provincial de Tráfico de Huesca, Colegio Oficial de Arquitectos, Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos, Equo, Sos Huesca, Asociación de Patinaje, La Ciudad de las Niñas y de los Niños.

Consecuencia del debate y del consenso de la Ponencia se suscribe el 28 de noviembre de 2011, por numerosos colectivos de la ciudad y por unanimidad de los miembros de la ponencia, el Pacto por la Movilidad Sostenible de la ciudad. Este responde a la idea de llegar a un modelo de ciudad desde el consenso por parte de la Administración Pública, las asociaciones y representantes de la sociedad civil. "Bajo el objeto de saber cuál es el modelo de movilidad y de ciudad que queremos para nuestro municipio, a

corto, medio y largo plazo". Entre otros, los objetivos que se persiguen son:

- Establecer un nuevo modelo de ciudad más accesible, cómoda y segura, y se mejore la calidad de vida.*
- Favorecer el transporte público.*
- Promover el dinamismo económico.*
- Favorecer los desplazamientos peatonales y en modos no motorizados y situación del uso del automóvil privado.*
- Promover un marco normativo adecuado.*
- Impulsar una nueva cultura de la movilidad*
- Establecer un proceso de participación, ya iniciado en la propia Ponencia de Movilidad.*

Seguidamente y con el objeto de describir un diagnóstico de necesidades de actuaciones en movilidad sostenible, y medidas de actuación para lograr los objetivos generales establecidos en el Pacto por la Movilidad Sostenible se procede a iniciar el proceso de licitación para la redacción del Plan de Movilidad. Adjudicado el contrato y tras varias propuestas presentadas a la Ponencia de Movilidad, se aprueba el Plan en el mes de junio de 2012.

En la ejecución de ese Plan cobran especial relevancia tres aspectos, que han supuesto los procesos paralelos de contratación:

- Nuevo servicio de Transporte público para la ciudad: Huesca al superar los 50.000 habitantes tiene la obligación de prestar el servicio. No existía un transporte público como tal, existía una antigua línea. El nuevo servicio aumenta las frecuencias, paradas, y kilómetros de recorrido y supone un avance importante al establecerse como criterio que el 95% de la población tenga una parada a menos de 250 metros. Este nuevo servicio se ha puesto en funcionamiento el 1 de septiembre de 2013.

- Dotar a la ciudad de aparcamiento suficiente: se ha inaugurado un nuevo

aparcamiento subterráneo en la Plaza de San Antonio con capacidad para 288 vehículos (Centro de la ciudad). Se han creado nuevos precios públicos para el parking municipal sito en la Plaza de la Constitución, con el objeto de que se puedan beneficiar vecinos tanto del casco antiguo como del barrio de San Martín.

-Por otro lado, se está ejecutando la nueva configuración de la Zona Azul (ORA), que rodea el perímetro peatonal que va a tener la ciudad, y que tiene como objetivos, facilitar el aparcamiento de los vecinos y facilitar la rotación.

El Plan de movilidad tiene como objetivos ampliar la peatonalización del centro de la ciudad y fomentar en todo el municipio la movilidad en modos no motorizados, para ello se ha ejecutado una red de carril bici en la ciudad.

Se ha creado una red de caminos escolares para que los niños puedan ir en grupos los colegios, donde participa activamente el Consejo de los Niños y las Niñas.

Se aprobó una Ordenanza que regula las zonas peatonales y en la cual se contempla el acceso a los vecinos, usuarios de garajes, comerciantes, personas con movilidad reducida, carga y descarga, taxis, urgencias, servicios;... Para la información de todo ello se ha dispuesto de una Oficina de Movilidad, oficina municipal en el Centro Cultural Matadero que da información desde el mes de junio. Se ha procedido a la ampliación de carga y descarga de comercios que será desde las 7.00 horas hasta las 8.30 horas, desde las 9 hasta las 12.00 horas y desde las 18.00 horas hasta las 19.00 horas.

Todos los vecinos residentes en el ámbito de la zona peatonal tienen derecho a la autorización para entrada y salida de dicha zona, con vehículo propio o cuando son trasladados por algún familiar.

Para acceder a la zona se tramita una autorización, no hay barreras físicas de entrada, el control de acceso se hace a través de cámaras que controlan las matrículas de los coches.

Las experiencias en otras ciudades constatan que los procesos de peatonalización inciden en una mayor calidad de vida y un dinamismo económico y social.

El Plan de Movilidad prevé una serie de obras de reurbanización de la ciudad, destacando la renovación de las redes de suministros y servicios y creando plataforma única en las calles. Se ha iniciado la ejecución de dichas obras por la zona del Casco Viejo, para dar un mayor impulso urbanístico y social al mismo, así como para hacerlo más accesible.

De todo ello se deduce que el Plan aprobado por el Ayuntamiento de Huesca, compuesto por varios documentos, es fruto del consenso de la ponencia de movilidad, ya que no se obtuvo ningún voto en contra del mismo y de un proceso que se inició en el mes de julio del año 2011.

En fecha 7 de octubre de 2013 se solicitó por parte de la Asociación de Comerciantes de Huesca una reunión con la Alcaldesa para tratar distintos puntos del plan de movilidad. La reunión se concertó para el día 16 de octubre y a la misma acudieron representantes de la Asociación, de distintos comercios de Huesca, entre los que figuran Óptica Arenas (Ángel Gabasa), Fotoactiva (José Manuel Ballarín), Fondo de Armario (Ainhoa Labadía), Ultramarinos La Confianza (M^a Jesús Sanvicente), Compañía de Gales (Ángela), Helados Italianos (Jesús Riba), Pastelería Ascaso (Vicente Ascaso), Calzedonia (Carlota Asín), foto V. Plan (Vicente Plana), Asociación Comercio (Alfonso Piedrafita y Vicen Mateo).

En fecha 14 de octubre de 2013 se solicitó reunión con la Alcaldesa por parte de D Carlota Asín en representación de una plataforma. Acudiendo a la reunión que se celebró el día 16 de octubre en el Ayuntamiento de Huesca.

El Gobierno Municipal considera que el plan de movilidad es un pilar básico que debe orientarse a atacar el deterioro urbano, las causas y factores que lo originan. Se trata de un proceso dinámico que implica la remodelación y renovación del espacio público.

Por todo ello, el Ayuntamiento ha expuesto y ha explicado el plan de movilidad en todas las sedes de las Asociaciones de Barrio, en distintas reuniones a las asociaciones relacionadas con la discapacidad, a asociación de comerciantes, asociación de hosteleros y a todos aquellos que así lo han solicitado.

Durante el 2013 se han iniciado obras referentes a la movilidad sostenible de la ciudad, y siempre de forma previa a su inicio se han tenido reuniones con los vecinos, comerciantes y hosteleros del área de influencia de las obras. Todo ello con el objeto de explicarles con detenimiento en qué consisten, el periodo de duración de las mismas e intentar minimizar lo máximo posible las afecciones que conlleva la ejecución de una obra de urbanización.

Lo que traslado para su conocimiento y efectos oportunos”.

III.- En fecha 7 de enero de 2014 se presentó nuevo escrito por parte de la persona interesada, cuyo contenido es el siguiente:

“Motivo del escrito:

Aportar datos nuevos para el análisis de la respuesta del Ayuntamiento a la queja DI- 2299/2013-3.

1.- Aclarar los dos conceptos claves, aunque confusos para muchos, con los cuales considero que el Ayuntamiento de Huesca juega sistemáticamente

para imponer una actuación que provoca muchas afecciones y vulneraciones de derechos, tal y como se detalló en el expediente original:

- Pacto por la Movilidad Vs Plan de Movilidad

-Participación ciudadana Vs Ponencia de movilidad y reuniones con vecinos

2- Ampliar la queja original con otro aspecto que no se ha tenido en cuenta por parte del Ayuntamiento: un sistema de medición-transparente- de los resultados de este plan de movilidad sobre los objetivos que se han propuesto.

.....

Con el fin de aportar datos que me parecen importantes para el análisis de la respuesta del Ayuntamiento a la queja DI-2299/2013-3, me permito hacerle llegar este nuevo escrito.

A- El primer objetivo de esta extensión de información consiste en aclarar los dos conceptos claves , aunque confusos para muchos, con los cuales considero que el Ayuntamiento de Huesca juega sistemáticamente para imponer una actuación que

provoca muchas afecciones, tal y como se detalló en el expediente original:

Pacto por la Movilidad Vs Plan de Movilidad

Participación ciudadana Vs Ponencia de movilidad y reuniones con vecinos

De forma voluntaria ¿o no?) el Consistorio mezcla repetidamente dos documentos muy diferentes para justificar su actuación ante la ciudadanía.

El Pacto por la Movilidad (adjunto) es un documento genérico sobre los beneficios de un proceso de peatonalización en general. Se aprobó de forma unánime en Pleno en 2011, dando a entender que todos los partidos políticos apoyaban la idea de implementar algún proceso de peatonalización

para Huesca.

Con ese respaldo teórico, el Ayuntamiento de Huesca encargó a la empresa DOYMO el desarrollo de un plan de actuación. El resultado fue el Plan de Movilidad. Dicho documento es supuestamente- un análisis de las necesidades específicas de Huesca en términos de movilidad y un plan de actuación basado en un plano de las zonas a peatonalizar sin que se entienda de dónde ha salido tal diseño decisivo y fundamental. En realidad son 52 páginas de generalidades y muchas hojas de foto montajes de lo bonito que queda una calle peatonalizada, pero con poca, muy muy poca reflexión sobre las necesidades específicas de Huesca y la implicaciones reales de tal cambio morfológico de nuestra ciudad sobre los ciudadanos y comercios. También adjunto dicho documento para que usted pueda juzgar esta valoración.

El Plan de Movilidad (al contrario del Pacto por la Movilidad) nunca fue presentado a votación del Pleno, ni, mucho menos debatido con la ciudadanía.

Fue presentado e impuesto como documento maestro a la ponencia de movilidad en la reunión del 7 de junio del 2012 (adjuntamos acta de dicha presentación).

Conclusión: El argumento comúnmente utilizado por el Ayuntamiento para justificar su actuación urbanística en términos de peatonalización es un engaño retórico que hace confundir los beneficios teóricos de un proceso de peatonalización bien hecho (tal y como se planteó en el Pacto por la Movilidad), con el desarrollo práctico de un proyecto cuyo diseño arbitrario, apresurado y sin sentido común provoca las vulneraciones de derecho y perjuicios detallados en el expediente original, nunca ha sido debatido con la ciudadanía.

2- Otra confusión trasladada a la ciudadanía por el Ayuntamiento es asimilar la Ponencia de Movilidad y las reuniones informativas con los vecinos a un

Proceso de participación ciudadana (por ejemplo, tal y como lo recomienda este documento de la FEMP utilizado en otras ciudades para su peatonalización, como Vitoria)

La Ponencia de Movilidad es un órgano con ningún valor representativo ni poder decisorio (adjunto los 15 colectivos que lo forman):

- No entraré en discutir la arbitrariedad de la elección de los representantes pero cabe destacar que la mayoría dependen de subvenciones del Ayuntamiento.

- ¿Qué valor representativo tiene un órgano en el cual la Asociación de Patinaje tiene el mismo peso que, por ejemplo la CEOS-CEPYME?

- Entre estos colectivos, sólo hay un representante de los miles de vecinos afectados y de todos los barrios (el presidente de la Confederación de Asociaciones de Barrios).

- En este foro se habla y se debate, no se suele llegar a una conclusión unánime y casi nunca se ha votado. Y en los pocos casos (2 o 3) que se ha hecho, se ha advertido que el resultado no sería vinculante: el Ayuntamiento siempre ha tomado todas las decisiones importantes (las actas que solían estar de acceso fácil en Internet, ya no se encuentran)

- Este grupo ha podido dar aportaciones a las ordenanzas, a los carriles bici u otros asuntos periféricos pero no ha podido intervenir en el aspecto más fundamental de todo el Plan: el diseño de las zonas apropiadas para peatonalización, base de todo el Plan.

En cuanto a los encuentros con vecinos, se trataban de "reuniones divulgativas" (y así consta en las convocatorias) en las cuales los representantes del Ayuntamiento informaban sobre las decisiones tomadas e intentaban convencer a los asistentes de los beneficios de la peatonalización. Nunca se ha integrado a los vecinos en el proceso de desarrollo del Plan de Movilidad

Conclusión: El Plan de Movilidad de Huesca y, en concreto los aspectos claves de su desarrollo como la elección de las calles a peatonalizar, los plazos, el tipo de bus urbano, sus rutas, los accesos vecinales, el diseño de la ampliación de la zona azul etc. nunca ha tenido en cuenta las necesidades reales de la ciudadanía. Y por ello se han tomado tantas decisiones sin sentido y desastrosas para el futuro de Huesca. ¿Qué vecino o qué comerciante aprobaría que se cierre el 28% de las calles de la ciudad en un sólo bloque?

Por ello, le ruego pida una explicación lógica y analítica no teórica- de cuáles fueron los criterios de elección de este bloque de 102 calles, si existe un documento de análisis que justifique la necesidad de este diseño (aparte de ayudar a la rentabilidad del parking San Antonio); ¿quién tomó la decisión final de este diseño y del cierre en un solo día de todo el centro? ¿Qué formación y experiencia tiene? Y, sobre todo, ¿Por qué ha sido una decisión unilateral del Ayuntamiento, cerrada a cualquier tipo de aportación/variación (ni de la policía que fue informada a posteriori).

-El segundo objetivo de este escrito es ampliar la queja original con otro aspecto que no se ha tenido en cuenta por parte del Ayuntamiento: un sistema de medición de los resultados de este Plan de Movilidad sobre los objetivos que se han propuesto (dinamización del comercio, reducción de los accidentes, reducción del CO2).

En cualquier proyecto serio, se incluye un sistema de seguimiento de los avances con el fin de poner en marcha las acciones correctivas y comprobar que las medidas están cumpliendo con los objetivos planteados (y retirarlas

si no lo son). De hecho, todas las ciudades con un proceso de tal envergadura en marcha tienen un sistema de control basado en establecimiento de indicadores (lo he añadido al cuadro comparativo entregado en el expediente original cuya copia revisada adjunto).

En Huesca ni se ha planteado comparar por ejemplo el número de accidentes por tipo de calle, antes y después de la peatonalización, medir la densidad del tráfico, del ruido y del Co2 en las pocas calles en las cuales se ha desviado todo el tráfico. Tampoco se sabe con certeza si los nuevos carriles bicis son seguros sin contrastar el número de ingresados en urgencias por esas causas.

La otra evaluación definitiva del efecto de la peatonalización sería comparar las ventas en los comercios del centro antes y después de que se cerrara al tráfico todo el centro de la ciudad.

Y, muy importante, todo ello debe ser transparente y controlado por un órgano profesional y no vinculado al Ayuntamiento.

Agradezco una vez más su atención y comprensión, en mi nombre y en nombre miles de ciudadanos afectados, y estoy a la espera de sus avances y conclusiones. “

IV.- En fecha 10 de enero de 2014 tuvo entrada en esta Institución un nuevo escrito en el que, tras alegar los mismos razonamientos y pretensiones transcritos en el párrafo anterior, se adjuntaba copia del Reglamento-tipo de participación ciudadana, de la Federación Española de municipios y provincias, copia del Plan de Movilidad Urbana sostenible de Huesca, copia del Pacto de Movilidad Sostenible de Huesca y Acta de la sesión ordinaria celebrada por la Ponencia de Movilidad de 7 de junio de 2012.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

I.- La dicción literal del artículo 59 del Estatuto de Autonomía de Aragón, que regula las disposiciones generales relativas a la Institución de El Justicia de Aragón establece lo siguiente:

“1.- El Justicia de Aragón, sin perjuicio de la institución prevista en el artículo 54 de la Constitución y su coordinación con la misma, tiene como misiones específicas:

- a) La protección y defensa de los derechos individuales y colectivos reconocidos en este Estatuto.*
- b) La tutela del ordenamiento jurídico aragonés, velando por su defensa y aplicación.*
- c) La defensa de este Estatuto.”*

Las funciones de esta Institución son plasmadas de idéntica forma en el artículo 1 de la Ley Reguladora del Justicia de Aragón.

La nueva redacción del segundo párrafo del artículo 59 del Estatuto de Aragón regula, además, su ámbito competencial, disponiendo:

“2.- En el ejercicio de su función, el Justicia de Aragón podrá supervisar:

- a) La actividad de la Administración de la Comunidad Autónoma, constituida a estos efectos por el conjunto de órganos integrados en el Gobierno de Aragón, así como por la totalidad de los entes dotados de personalidad jurídica dependientes del mismo.*
- b) La actividad de los entes locales aragoneses y de las comarcas, sus organismos autónomos y demás entes que de ellos dependan, en los términos que establezca la ley del*

Justicia.

c)Los servicios públicos gestionados por personas físicas o jurídicas mediante concesión administrativa, sometidos a control o tutela administrativa de alguna institución de la Comunidad Autónoma de Aragón.

3.- El Justicia rendirá cuentas de su gestión ante las Cortes de Aragón.”

Al amparo de esta disposición, y en cumplimiento de las funciones que el texto estatutario le encomienda, es por lo que se procede al estudio de la pretensión que se expone en la queja, que no es otra que la disconformidad de la persona presentadora de la misma con algunos de los aspectos del Plan de Movilidad Urbana de Huesca así como con el proceso por el que se ha llegado al mismo.

La premisa legal de la que hay que partir en el análisis del presente supuesto es la competencia establecida y reconocida legalmente del Ayuntamiento de Huesca para regular el tráfico en la zona urbana de dicha localidad y en sus caminos rurales.

Al respecto, hay que recordar que dicha competencia se regula en los artículos 42.1 y 42.2.b de la Ley de las Cortes de Aragón 7/1999 de 9 de abril de la Administración Local, que, bajo el epígrafe “Competencia de los municipios”, establecen:

“Los municipios, en el ejercicio de su autonomía y en el ámbito de sus competencias, pueden promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal”. “Los ámbitos de la acción pública en los que los municipios podrán prestar servicios públicos y ejercer competencias, con el alcance que determinen las leyes del Estado y de la Comunidad Autónoma reguladores de los distintos sectores de la acción pública, serán los

siguientes:....b) La ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas y caminos rurales”.

Así mismo, el artículo 7.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, bajo el epígrafe “Competencias de los Municipios”, determina:

“Se atribuyen a los municipios, en el ámbito de esta Ley, las siguientes competencias:

a.- La ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.”

Además, y comoquiera que el Plan de Movilidad alcanza también a la competencia urbanística del municipio, debe recordarse que, de conformidad con el artículo 42.2.d de la Ley de las Cortes de Aragón 7/1999 de 9 de abril de la Administración Local, corresponde a los municipios:

“La ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística del término municipal; la promoción y gestión de viviendas; los parques y jardines, la pavimentación de vías públicas urbanas y la conservación de caminos

rurales.”

De ello se desprende que la forma de ejercer esta competencia, es decir, la manera concreta de ordenar, diseñar y gestionar el urbanismo en un municipio entraña siempre decisiones técnicas y también políticas, permitiendo la Ley un cierto grado de discrecionalidad cuyo control corresponde hacerse en el ámbito político del Pleno del Ayuntamiento y, en definitiva, por los ciudadanos, mediante su participación en las elecciones.

Atendiendo a estas premisas legales, debe concluirse que, en este caso, el Ayuntamiento de Huesca no ha hecho sino ejercer una de las competencias que legalmente tiene atribuidas, cual es la ordenación del tráfico en una zona urbana de la ciudad y la ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística del término municipal.

Ciertamente, el derecho a la participación ciudadana en los asuntos públicos, configurado en los artículos 9.2, 27.5, 29.1 y 105 de la Constitución, es, junto al principio de transparencia, el de publicidad y el derecho al acceso a la información pública y el principio del buen gobierno, los pilares que sustentan el principio de transparencia. Como dijéramos en nuestro Informe Especial sobre Transparencia y Buen Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón, *“La actividad de la Administración no debe limitarse al cumplimiento de la legalidad, sino que debe tomar en consideración el interés común, que no es otro que el interés colectivo de la ciudadanía, manifestado por ella misma a través de unos mecanismos de intercomunicación que deben ser potenciados. De una parte, debe favorecerse la activa participación de los ciudadanos en la exposición de sus problemas e intereses y, también, en la búsqueda de soluciones, facilitando que la Administración los conozca y sepa cuáles son sus legítimas pretensiones y aspiraciones; y, de otra, mediante tales mecanismos, la ciudadanía obtiene más completo conocimiento de la actividad llevada a cabo por la Administración, lo que redundará en que las decisiones y líneas de actuación a adoptar sean más funcionales, más eficaces y más próximas a la*

realidad que vive nuestra sociedad”.

En el supuesto que nos ocupa, promovida esa participación ciudadana mediante la constitución de la Ponencia de Movilidad del Ayuntamiento de Huesca, cuyas conclusiones han tenido mayor o menor incidencia en el resultado final, (lo cual no conoce esta Institución al detalle, pues no se ha reflejado en la documentación aportada y se desconoce cuál sea el criterio de los colectivos que la componen), lo que no puede obviarse es que la competencia de la ordenación del tráfico corresponde al municipio y que, además, ello se traduce en que es el municipio (la administración municipal) quien asume la responsabilidad de su ideación, práctica, resultado, evaluación y posible corrección; y, por tanto, será dicha Administración, en su caso, quien deba responder legal y políticamente de su proceder, de conformidad con la legalidad vigente.

De otra parte, y de acuerdo con los preceptos más arriba invocados relativos a las competencias de esta Institución, debemos subrayar que la actividad de supervisión de la administración, - en este caso, municipal-, se centra en el análisis del supuesto fáctico y de la decisión administrativa a la luz de la normativa vigente, valorando si los mismos se adecuan al marco de la legalidad, o si, por el contrario, se extralimitan de la misma o la vulneran, en el contexto de la defensa y protección de los derechos individuales y colectivos reconocidos en nuestro Estatuto de Autonomía: De ello se colige que quedan fuera de dicha actuación supervisora, tanto el análisis específico de las soluciones de carácter técnico adoptadas por la Administración en el ejercicio de sus funciones, cuanto aquellas decisiones adoptadas dentro del ámbito de discrecionalidad que la Ley le otorga para el normal desarrollo de su actividad. En definitiva, no corresponde a esta Institución supervisar si la decisión administrativa de peatonalizar tal o cual vía o la concreta anchura de una carril-bici (verbigracia), resulta adecuada, sino, si del conjunto de las decisiones administrativas adoptadas, en este caso en la aprobación y puesta en práctica del Plan de Movilidad de Huesca,

se garantizan y protegen los derechos individuales y colectivos de la población, en especial, de aquellas personas más desfavorecidas, más vulnerables o con mayores dificultades. Y la protección de esos derechos no incluye lo que pudieren considerarse meras molestias de los usuarios, ni tampoco deben ser objeto de especial protección los diferentes criterios en la concepción del diseño urbano; tampoco deben confundirse los efectos que las obras producen a corto plazo con aquéllos que se pudieren producir a un plazo mayor, cuando éstas acaben.

Por ello, lo que se va a proceder a analizar a continuación es si dicho Plan de Movilidad garantiza y protege los derechos individuales de aquellas personas a quienes afecta, en particular, de las más vulnerables.

II.- Como ya dijéramos con anterioridad en otras resoluciones dictadas en diferentes expedientes tramitados, la peatonalización de las calles y el fomento de la utilización del transporte público, cuya finalidad no es otra que resolver la convivencia entre peatones y vehículos, favorece la utilización más racional de la vía para los usuarios. Este tipo de medidas, cuyo objetivo principal es buscar un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad para el conjunto urbano, atiende a circunstancias tales como la alta densidad de los viandantes y de los vehículos, y persigue, no solo la seguridad de las personas y la consiguiente reducción de la accidentalidad, sino, también, la disminución de la contaminación y del ruido y, en general, la moderación del tráfico, esto es, la reducción del número y también de la velocidad de los automóviles privados, en aras a la habitabilidad y a la sostenibilidad. No en vano se ha procedido a la peatonalización del centro urbano de muchas ciudades en España, existiendo una tendencia a evitar el tránsito rodado por los centros, en especial, los históricos, de muy diferentes maneras.

Además, y dentro de este contexto, se plantea la conveniencia de regular el tráfico de bicicletas en el casco urbano y su convivencia con la deambulacion peatonal. Esta Institución ha tenido ocasión de pronunciarse mediante el

dictado de varias Sugerencias acerca de cuestiones relativas al uso de la bicicleta en la ciudad; se ha valorado de forma muy positiva el impulso por parte de los poderes públicos y de la ciudadanía de la utilización de la bicicleta como medio de transporte habitual en nuestras ciudades, atendiendo a los beneficios que la misma reporta, de forma individual y colectiva. Se subrayaba, también, en dichas resoluciones, el esfuerzo que algunos Consistorios han llevado a cabo para dotar las ciudades de infraestructuras adecuadas para destinar a los usuarios de la bicicleta de sus propios espacios de circulación.

Dicho lo anterior, lo que debe ser objeto de reflexión es la garantía y protección de los derechos individuales y colectivos de la población, en especial, de aquellas personas más desfavorecidas, más vulnerables o con mayores dificultades.

Entrando en un análisis pormenorizado de las supuestas incidencias que, con ocasión del desarrollo del Plan de Movilidad de Huesca pudieren sufrir determinados colectivos, comenzaremos de forma ordenada, según la forma expresada en la redacción de la queja:

a.-Los comerciantes:

Se sostiene en la queja que muchos han denunciado una baja radical en sus ventas y que tienen derechos adquiridos al instalar su negocio en una zona dinámica con facilidad de acceso, de carga y descarga de aparcamiento. Al respecto, el Ayuntamiento de Huesca asevera que se está dotando a la ciudad de aparcamiento suficiente, tanto mediante la construcción de un parking público en la Plaza de San Antonio como con la nueva configuración de la llamada “zona azul”; además se alude a la aprobación de una Ordenanza mediante la cual (y entre otras cuestiones) se contempla el acceso a los comerciantes y transportistas, procediéndose a la ampliación del horario de carga y descarga de comercios, desde las 7 h a las 8.30 h, desde las 9 h hasta las 12 h y desde las 18 h hasta las 19 h.

Al respecto, desde esta Institución debemos subrayar la importancia de la

existencia de las suficientes reservas de plazas para carga y descarga a favor de comerciantes y transportistas, que por parte de la autoridad competente se proceda a la vigilancia de su correcta utilización, para evitar estacionamientos indebidos y para facilitar la actividad comercial a quienes la ejercen y que se señalice y se informe con la mayor claridad posible sobre los horarios previstos de carga y descarga. De otra parte, y dado que las obras de peatonalización son un hecho, debe recalcar la conveniencia de que la ejecución de las obras dificulten lo mínimo posible, en tiempo y espacio, el acceso a los locales comerciales, facilitando cuanto se pueda la posibilidad de que los comerciantes puedan seguir ejerciendo su actividad y los ciudadanos puedan, sin peligro, llegar a estos establecimientos.

b.-Los vecinos residentes en las calles afectadas por la peatonalización:

Se afirma en la queja que se ve afectado su derecho a acceder a su calle con su vehículo *“como mínimo para carga-descarga de mercancía y personas”*.

El Ayuntamiento de Huesca sostiene que *“Todos los vecinos residentes en el ámbito de la zona peatonal tienen derecho a la autorización para entrada y salida de dicha zona, con vehículo propio o cuando son trasladados por algún familiar.*

Para acceder a la zona se tramita una autorización, no hay barreras físicas de entrada, el control de acceso se hace a través de cámaras que controlan las matrículas de los coches.” Además, asevera que la Ordenanza aprobada regula, (entre otras cuestiones), el acceso a los vecinos, a los usuarios de los garajes, a personas con movilidad reducida, a urgencias y servicios con mayor amplitud que otras ciudades.

Entiende esta Institución que resulta fundamental en este punto asegurar el libre acceso para vehículos de emergencias, ambulancias, bomberos y fuerzas del orden, principalmente, así como la posibilidad de acceso a los usuarios de los garajes que tuvieren la entrada y salida del mismo en las calles peatonalizadas. De la misma forma, es necesario garantizar la posibilidad de acceso rodado a dichas calles a aquellos vecinos residentes con especiales dificultades para desplazarse a pie y a todas aquellas

personas que, por diferentes motivos (edad, discapacidad, enfermedad...) tienen mermadas sus facultades de deambulaci3n.

c.- Vecinos y comerciantes y las nuevas zonas azules:

Se arguye en la queja que se produce una desproporci3n de su regulaci3n con el tama1o de la ciudad, siendo la duraci3n m1xima de estancia por matr3cula es de 3 horas y con precios abusivos, en especial, de anulaci3n de denuncia (10 euros), superior a Madrid y Barcelona.

El Ayuntamiento de Huesca alega que la nueva configuraci3n de la zona azul tiene como objetivos facilitar el aparcamiento de los vecinos y facilitar la rotaci3n.

Esta Instituci3n es conocedora de que la llamada zona azul (no as3 la de residentes), est1 planeada en todas las ciudades con la finalidad de ofrecer estacionamientos en la v3a p1blica a personas no residentes, buscando la rotaci3n de los veh3culos que los ocupan, para permitir la posibilidad de que haya varios estacionamientos de veh3culos distintos en un determinado espacio temporal, de ah3 las limitaciones horarias. No obstante, y en cuanto a la cuesti3n econ3mica expuesta, desde esta Instituci3n se plantea al Ayuntamiento de Huesca que valore la conveniencia de ajustar en lo posible, tanto el precio del ticket que permite el estacionamiento, como la suma que hay que abonar para invalidar una posible denuncia por exceso de tiempo o carencia de ticket, en los t3rminos que entienda razonables, tomando en consideraci3n la nueva implantaci3n y las dificultades que, al menos al principio, pueden presentarse a la ciudadan3a en la utilizaci3n y adaptaci3n de la nueva configuraci3n de la zona azul.

d.- Los visitantes procedentes de pueblos de la provincia:

Se manifiesta en la queja que Huesca, como capital de provincia, debe ofrecer facilidades de acceso para la realizaci3n de gestiones administrativas, lo que implica que muchas personas deber1n primero pagar

y luego recorrer una distancia, en algunos casos no aceptable, en especial, para personas mayores o si hace mal tiempo.

Como ya hemos visto anteriormente, el Ayuntamiento de Huesca alude a las nuevas zonas de estacionamiento y a la implantación de un nuevo servicio de transporte público para la ciudad, con mayor frecuencia, mayor número de paradas y más kilómetros de recorrido.

Al respecto, valga en este punto lo ya aducido en el párrafo anterior, debiendo añadirse que procede que el Consistorio asegure la existencia y regularidad de líneas de transporte público que unan la estación de ferrocarril y autobús con las diferentes zonas de la ciudad. No puede obviarse que el centro de la ciudad de Huesca se halla ubicado en el núcleo del casco urbano y está bien comunicado con el resto de la ciudad, no siendo excesivas las distancias con otros puntos de la misma.

e.-Los ciclistas y los peatones:

En el escrito de queja se afirma que los 3 kilómetros nuevos de carriles urbanos han sido descritos por algunos medios como los más peligrosos, por ser muy estrechos (muy por debajo de los 3 metros recomendados por la CE) y con muchos puntos negros.

Como ya expusiéramos en anteriores Sugerencias dictadas con ocasión de la tramitación de expedientes cuyo objeto era el estudio sobre la convivencia en Zaragoza de peatones y ciclistas, tres son las cuestiones que más han preocupado a esta Institución, y que, de nuevo, se exponen para que, en su caso, el Ayuntamiento de Huesca adopte las medidas oportunas para garantizar la protección de los ciudadanos, a saber:

1.- Promover la construcción de una infraestructura de carriles-bici que cumpla con los criterios de seguridad en cuanto a anchura, firme, inexistencia de puntos de escasa visibilidad, peralte adecuado, señalización correcta etc, que garantice la seguridad vial de sus usuarios.

2.- Que se regule el conjunto de normas que deben regir en la

convivencia entre peatones y bicicletas, con especial incidencia en la divulgación de los derechos y obligaciones de peatones y ciclistas, pudiendo ser aconsejable que se haga mediante Ordenanza municipal, y

3.- Que se proceda, por parte de la autoridad competente, a corregir aquellas conductas que constituyan infracción, contraviniendo la normativa vigente, según lo tipificado en la misma.

III.- Expuesto lo anterior, aún debemos incidir en otro tema de importancia por afectar al derecho de la ciudadanía al acceso a la información pública así como a los principios de transparencia y buen gobierno.

En primer lugar, debemos valorar de forma positiva que el Ayuntamiento de Huesca haya celebrado reuniones informativas para explicar a determinados colectivos ciudadanos (*“en todas las sedes de las Asociaciones de Barrio, en distintas reuniones a las asociaciones relacionadas con la discapacidad, a asociación de comerciantes, asociación de hosteleros y a todos aquellos que así lo han solicitado”*) el Plan de Movilidad.

Es por ello que el Consistorio debe perseverar en esta labor divulgativa, de forma oral y escrita, con la finalidad, no sólo de facilitar a toda la ciudadanía la información oportuna acerca del Plan de Movilidad y de la Ordenanza Municipal dictada, (o de las que se pudieren dictar), sino, también, para permitir que la misma ciudadanía pueda participar en un proceso de evaluación y revisión de dicho Plan.

Se considera, por tanto, la conveniencia de que el Ayuntamiento de Huesca, transcurrido un tiempo prudencial, promueva un proceso de evaluación del Plan de Movilidad que favorezca su implantación y también la corrección, en su caso, de aquellas cuestiones que necesiten ser reformadas o subsanadas y, en definitiva, que permita su adaptación a la realidad de la ciudad.

Es todo cuanto se procede informar, en Zaragoza, a 27 de enero de 2013.

Zaragoza, a 27 de enero de 2014

EL JUSTICIA DE ARAGÓN

FERNANDO GARCÍA VICENTE