

AL PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

Don. MIGUEL SARO DÍAZ, concejal de Unidas por Santander y del Grupo Mixto en el Ayuntamiento de Santander, al amparo de lo establecido en el reglamento Orgánico del Pleno, presenta la siguiente MOCIÓN para que sea debatida y aprobada en el primer pleno que se celebre.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- El desarrollo urbano histórico de Santander ha modificado el paradigma histórico de ciudad compacta, acercándose al modelo anglosajón de ciudad dispersa, menos funcional, que segrega a la población por un territorio que trasciende los límites del municipio, lo que exige utilizar medios de transporte para cualquier actividad. Este modelo ha generado diversos conflictos pendientes de resolver:

El enorme crecimiento e importancia del sector inmobiliario y de obras públicas se traduce en el consumo ingente de suelo natural en las zonas de dinámica emergente, fundamentalmente las zonas costeras y las áreas metropolitanas del interior. En los años del post-desarrollo, el consumo de suelo continúa a la misma velocidad que en los años de las masivas migraciones interiores y el gran crecimiento industrial.

El medio construido domina sobre las zonas agrícolas o forestales, con creación de expectativas en las zonas adyacentes a las zonas urbanas, lo que impide el mantenimiento de usos no urbanos en la zona adyacente a la ciudad y genera la pérdida de diversidad biológica de amplias zonas de frontera entre lo urbano y el resto del territorio. Pocas zonas de Santander han soportado esa presión, y aquellas que aún mantienen esos valores naturales sufren constante presión (costa norte).

El patrón de urbanización se extiende a través de las conexiones viarias, mientras que la red de espacios naturales se plantea como una sucesión de espacios aislados, protegidos sólo en casos excepcionales, predominando un mantenimiento que olvida los usos tradicionales y naturalizados, fomentando una pseudo-urbanización de parques y jardines.

II.- El municipio de Santander sufre, como otros, un permanente conflicto entre la salud de sus ciudadanos y los modos y costumbres de movilidad basados en los vehículos de combustión interna. La movilidad en nuestro modelo de ciudad es asistida principalmente por todo tipo de viales

favorecedores del tráfico rodado: calles, carreteras, autovías, autopistas, etc.. El factor limitante ahora es el tiempo más que el espacio.

Durante su historia reciente los vehículos a motor han ocupado progresivamente el espacio público de nuestra ciudad debido a sus necesidades de estacionamiento y circulación, espacio que se ha expropiado a los peatones.

Como en el resto de estados de la Unión Europea, El Gobierno de España ha elaborado estrategias de sostenibilidad urbana y local (2011) en el marco de la Estrategia Temática Europea de Medio Ambiente Urbano, COM (2005) 718 final de 11 de enero de 2006 y la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible. Esta contempla la aplicación de medidas de movilidad sostenible para integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, en la planificación urbanística y en los nuevos desarrollos urbanos, mediante instrumentos como planes de movilidad sostenible urbanos, industriales o educativos, estudios de accesibilidad para nuevos desarrollos urbanos, planes de movilidad sectoriales para modos de transporte concretos...etc

En 2010 se publicó un Plan de Movilidad Sostenible en Santander que preveía diversas actuaciones en un plazo de 10 años. Pasado este periodo, se advierte que algunas de sus previsiones de actuación no se han cumplido en ninguna medida, otras apenas se han iniciado y otras han fracasado por completo. Al final del periodo fijado para su ejecución, podemos destacar entre las actuaciones realizadas en alguna medida el plan de movilidad vertical mediante escaleras mecánicas, y la peatonalización y calmado de tráfico. En materia de transporte colectivo, la principal medida ejecutada ha resultado un completo fracaso (MetroTUS), habiendo quedado en el cajón otras propuestas pensadas en los felices años de la burbuja del ladrillo como el metro ligero.

Entre los proyectos apenas esbozados o con un bajo grado de ejecución figuran los planes de movilidad ciclista, que actualmente tienen más peso en la ciudad por su uso compartido por otros VMP asistido con motor eléctrico, el desarrollo de caminos escolares o laborales, o planes para compartir coches.

En materia de regulación de estacionamiento, el Ayuntamiento ha seguido principios contrapuestos, puesto que no ha desarrollado aparcamientos disuasorios eficaces ni ha modificado la ordenación del aparcamiento en superficie para limitar el uso del vehículo particular

III.- Cada vez más gente aboga por el uso de otros vehículos de movilidad personal que no están regulados en ninguna ordenanza. Algunos cambios de racionalización y mejora de nuestra movilidad, pueden conseguir importantes



ahorros, mejorar la eficiencia de la vida diaria de Administraciones, ciudadanía y empresas e incluso generar nuevos empleos.

Es necesario establecer protocolos de información a la población para episodios de fuerte contaminación por el riesgo para la salud que entraña para las personas más vulnerables a enfermedades respiratorias. El contaminante de mayor incidencia son las partículas en suspensión PM10, la legislación establece que el valor límite diario para la protección de la salud para partículas en suspensión es de 50 mg/m³. Se han registrado picos de contaminación con cifras muy superiores de partículas en suspensión, en las estaciones de medición de Tetuán y Centro con cifras superiores a los 100 microgramos por metro cúbico.

Ante el objetivo de hacer una ciudad más sostenible y en consecuencia mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos, proponemos un **Pleno Extraordinario sobre Movilidad Sostenible** para la ciudad de Santander, en el que se debata en profundidad cada una de las temáticas que necesitan atención, así como para evaluar las diferentes alternativas que proponga cada grupo político, ordenado alrededor de los siguientes ejes:

1. Medidas de desarrollo del Plan de Movilidad Ciclista de Santander, paralizado desde el año 2017; propuesta de Ordenanza sobre Movilidad.
2. Calendario de implantación de las vías ciclistas del eje central de la ciudad, Puertochico–Valdecilla, y calendario de desarrollo del resto de infraestructuras ciclistas municipales fijados en el Plan de Movilidad Ciclista municipal. Proyectos de movilidad sostenible relacionados con el uso de la bicicleta y otros VMP a desarrollar en el periodo 2019-2023 y compromiso presupuestario.
3. Campañas de sensibilización contra el cambio climático y el deterioro ambiental; iniciativas concretas de limitación del uso del vehículo a motor en la ciudad; medidas de establecimiento de la ciudad 30;
4. Red de transporte y aparcamientos públicos: creación de aparcamientos disuasorios en combinación con lanzaderas de transporte público TUS, trenes, etc.; propuesta de conexión con la red de transporte público metropolitana; medidas para favorecer la



intermodalidad. Otras medidas de mejora de la red de transporte público municipal.

5. Estacionamientos en superficie, ordenación de la limitación de aparcamiento, aparcamientos para residentes y otras medidas de limitación del aparcamiento en la ciudad (ZBE).
6. Otras iniciativas que favorezcan la Movilidad Sostenible en la ciudad de Santander. Medidas de peatonalización de calles y movilidad vertical, modificar la secuencia semafórica en horas punta y valle.

Por todo ello, se propone al Pleno del Ayuntamiento de Santander la presente MOCIÓN para que se acuerde:

Convocar en el plazo de tres meses un pleno extraordinario sobre movilidad con el orden del día fijado en el anterior expositivo.

Fdo.: Miguel Saro Díaz
Concejal del G.M UNIDAS POR SANTANDER

En Santander, a 10 de febrero de 2020