

Expedient PAI Gestió Directa unitat 18.1, Parc Empresarial

AJUNTAMENT DE SANT JOAN
D'ALACANT

REGISTRE ENTRADA

24 AGO, 2018

Nº 7329

A L'AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT

En Sergio Agueitos Soriano, amb DNI núm. 48629959R, en nom i representació del grup municipal Compromís per Sant Joan i en el procediment que es tramita en l'expedient administratiu dalt referenciat, i com millor procedisca en Dret, comparec i

DIC

Que mitjançant resolució de data 4 de juliol de 2018, publicada al Diari Oficial de la Generalitat Valenciana el 26 de juliol de 2018, dictada per l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant, es sotmet a informació pública el Programa d'Actuació Integrada per gestió directa municipal de la unitat d'execució número 1 del sector 18.1, parc empresarial, del pla general, pla parcial i projecte d'urbanització, així com la documentació complementària.

Que en el citat anunci s'obri un termini d'informació pública per tal que en 20 dies hàbils qualsevol puga comparèixer i al·legar allò que considere oportú.

Que mitjançant el present escrit i en exercici d'eixe dret, qui subscriu formula, en relació al projecte de referència, les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA.- LA INAPTITUD DEL PROCÉS D'INFORMACIÓ PÚBLICA EN PERÍODE ESTIVAL, LIMITANT LES GARANTIES PROCESALS.

Crida l'atenció que esta segona informació pública, després de la realitzada l'any 2014, tome a convocar-se de manera que coïncidisca amb el mes d'agost el període per a presentar al·legacions. Un fet que fa desenvolupar una fase de participació ciutadana i transparència municipal en el moment de l'any que menys ciutadans i ciutadanes poden participar i que menys seguiment fan de la gestió pública per diversos motius.

És, de totes totes, un període especialment inadequat per al fi que es persegueix. A més, es podria percebre que la intenció real del consistori és evitar la participació dels

propietaris i les propietàries en l'expedient, especialment quan la fase de participació es produïx reiteradament (ja que aquesta és la segona informació pública) el mes de menor activitat de l'any.

Si ben és cert que el mes d'agost és un mes hàbil en l'àmbit administratiu, també ho és que efectuar un tràmit tan rellevant com aquest en el mes en què es concentren les vacances de la majoria de les persones, especialment dels advocats (ja que el mes d'agost és l'únic inhàbil en la majoria d'ordres jurisdiccionals), suposa minvar el dret d'assessorament, dret a la defensa i a l'adequada participació, de les propietats afectades. També és el mes que, per regla general, el funcionaris gaudixen de les seues vacances, la qual cosa complica encara més la resolució de dubtes i la possibilitat d'assessorament per part de l'Administració Pública que pugua reclamar qualsevol ciutadà.

Amb aquesta decisió reiterada sembla que es busca l'opacitat i la no participació, conculcant així l'article 9.2 de la Constitució Espanyola, que obliga els poders públics a facilitar la participació de tots els ciutadans en la vida política, econòmica, cultural i social.

Per últim, quant a l'elaboració dels plans urbanístics, la informació pública s'ha de convertir en una fase essencial, que permeta una ampla participació, amb temps suficient per poder realitzar al·legacions. És evident que aquesta finalitat no es compleix si aquesta es du a terme en el període tradicional de la inactivitat. És per això que esperem que aquest termini no només s'amplie (cas que ens reservem complementar les al·legacions presentades), sinó que siga previ a una tercera fase d'informació pública on, com ja explicarem més avall, la documentació exposada es trobe actualitzada, siga real i, per descomptat, es realitze en un mes que no siga estival.

SEGONA.- LA ZONIFICACIÓ DE LA UNITATS D'EXECUCIÓ POSA EN PERILL EL TRÀNSIT PREVISIBLE I LA ZONA VERDA QUE PUGA RECUPERAR-SE.

No s'expressa el criteri mitjançant el qual es dividixen les unitats d'execució, mostrant certa arbitrietat, ja que no és responsable, des del punt de vista de la mobilitat, desenvolupar els sectors 1 i 2 i deixar la remodelació-implantació de la rotonda a càrrec de l'última unitat, doncs sense aquesta el trànsit generat per les unitats 1 i 2 es desplaçarà cap als carrers de la Font (amb vials propis d'una zona residencial de baixa densitat) i cap a la "rotonda del Bochinche", ja col·lapsada en part per rebre els fluxos del Campello (via camí de Marco); tota la via de servei, especialment del Carrefour; i tots els vehicles provinents del Poliesportiu.

Per últim, critiquem que una zona ambientalment i cultural rellevant com és la zona de Fabraquer Nord, que ja es troba prou degradada, quede com a zona verda a l'espera del desenvolupament de la UE 3, l'última de les unitats, amb una repercussió molt negativa per al paisatge i la imatge del propi sector, a més de resultar segurament econòmicament i urbanística inviable, ja que aquesta unitat ha d'assumir el 99'27% del Parc Natural adscrit al sector.

TERCERA.- EL PLA DE MOBILITAT, PER DESFASAT I INADEQUAT DES DEL PUNT DE VISTA COMPETENCIAL I LEGAL, ÉS POT CONSIDERAR INSUFICIENT/INEXISTENT.

Segons l'article 12 de la Llei 6/2011 de Mobilitat de la Comunitat Valenciana "la implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad, cuyo alcance dependerá del instrumento urbanístico necesario para su desarrollo y de la colindancia o no con núcleos urbanos existentes". El seu paràgraf 3 estableix l'obligatorietat de realitzar un pla de mobilitat en el supòsit que ens ocupa. Caldria destacar que el contingut de l'esmentat article ha estat modificat per la Ley 21/2017, de 28 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat, de manera que els requisits exigits no són els mateixos que s'exigien a l'any 2014.

De fet, el paràgraf 4 (afegit de noves) de l'article 12 diu que "los planes de movilidad referentes a las implantaciones señaladas en el punto anterior evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación, incluyendo la perspectiva de accesibilidad universal, e indicarán las soluciones en orden a atenderlas debidamente bajo los principios de la existencia, en todo caso, de una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos y una participación adecuada del transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados". En este sentit, podem afirmar que no s'acomplix ni un abordament adequat de les connexions ciclistes i de vianants (ja que no oferix garanties en la circulació i les úniques propostes són vies transitades per vehicles de gran pes com camions i grues, a més de turismes) ni un tractament ni tan sols inicial del que exigix la llei, com és l'accessibilitat universal.

A més, l'anàlisi de la situació de la mobilitat feta ja no respon a la realitat actual, doncs les línies d'autobús han estat modificades per la Conselleria des de l'any 2016 (modificació, per cert, que no ha anat en la línia del document ací comentat i que, d'alguna manera, la pròpia Conselleria deslegitima). De fet, es parla de la Línia C-55 com una línia que passa pel costat del Parc Empresarial, quan aquesta línia ja no existix en el seu pas per l'Av. Miguel Hernández en l'àrea del sector que es vol desenvolupar, i la línia C-53 actualment ha modificat el seu trajecte i no entra al centre urbà de Sant Joan (amb la qual cosa, perd interès i és rellevant de cara a connectar la població santjoanera amb la zona del Parc Empresarial). Així, i partint d'una realitat considerablement diferent, no sembla molt adequada l'aprovació del document presentat com "Plan de Movilidad del Parque Empresarial de Sant Joan d'Alacant", puix que els estudis de costos i les connexions complementàries proposades potser no són fiables.

D'altra banda, i sobre la qüestió competencial, l'article 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) estableix que la competència en matèria de transport col·lectiu urbà correspondrà als municipis de més de 50.000 habitants. Aquest no és el cas de Sant Joan d'Alacant. En conseqüència, l'esmentada competència correspon a la Generalitat Valenciana, tal com reconeix l'article 12.8 de la Llei 6/2011. És per això que no es troba ajustat a dret la proposta econòmica del Pla de Mobilitat, on els costos de la implantació dels serveis de transport són assumits

pel consistori de Sant Joan, quan a qui correspon és al Consell Valencià. De fet, inclús es proposen serveis d'autobusos que connectarien amb altres municipis (com el cas de la línia de connexió amb el TRAM, que afectaria al Campello), de manera que caldria una coordinació competencial o directament la licitació del servei per part de la Generalitat Valenciana.

La realitat és que no existix ni competència ni delegació de competència per part de la Generalitat, de manera que és impossible dur a terme la proposta del Pla de Mobilitat. El desconeixement legal i bàsic de les competències municipals aprofundixen en la manca de fiabilitat del document exposat al públic. Este, inclús, arriba a incorporar un Conveni a firmar entre l'empresa municipal i l'Alcalde, sense mediar en cap moment l'òrgan competent: la Generalitat Valenciana.

Cal destacar que perquè es puga defensar l'existència d'una delegació competencial és necessari que es complisquen els requisits de l'article 27 LRBRL, paràgrafs 1, 4, 5, 6 i 7, amb especial atenció en la necessitat d'una memòria econòmica, la determinació de l'abast de la delegació i les condicions i l'establiment d'una dotació pressupostària de l'Administració delegant. Passos que a hores d'ara són inexistents.

En conclusió, ens trobem amb un document basat en una realitat inexistent a hores d'ara, amb propostes que ni competencialment ni des del punt de vista de la mobilitat complix amb els requisits legals i que la pròpia Conselleria ha incomplert tant en la seua modificació de línies de l'any 2016 com en la proposta que s'ha fet pública mitjançant resolució de data 7 de març de 2018, publicada al Diari Oficial de la Generalitat Valenciana el 16 de març de 2018, dictada per la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del territori, s'aprova inicialment el projecte de servei públic de transport CV-207, Alacant Metropolitana Nord. Així, les propostes del document (que recordem és essencial per poder aprovar l'ordenació urbanística) podem dir que no s'han construït sobre la realitat actual ni immediata. Són, per tant, poc fiables en les seues previsions econòmiques, i a més, no compten amb el vistiplau de l'actual Conselleria, que no ha tingut en compte les propostes de cara a planificar les línies d'autobusos i les seues licitacions i, el que és més greu encara, el govern local que està impulsant el desenvolupament del sector del Parc Empresarial, tampoc s'ha preocupat per reclamar connexions que garantisquen la mobilitat que es proposa en document que estem analitzant.

És per això que demanem un estudi actualitzat, seriós i que s'impulsen els acords necessaris per tal d'assegurar la mobilitat sostenible abans de continuar amb el procediment. També exigim que quan es complisca amb tota la documentació i la legalitat es torne a informar públicament en període no estival.

QUARTA.- L'ESTUDI DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA ÉS INSUFICIENT.

No existix un estudi pormenoritzat dels costos del projecte, de la implantació. L'Estudi de Sostenibilitat Econòmica (ISE) només desenvolupa l'anàlisi del manteniment de les infraestructures, però obvia completament l'estudi sobre la sostenibilitat en la implantació, que és especialment rellevant en aquest cas, on s'actua de manera directa.

De tot l'ISE (34 pàgines) només es dedica a la fase d'implantació una pàgina, on no s'oferix cap dada econòmica. Es limita a reconèixer les formes de retribució dels propietaris sense, a més, valorar els possibles problemes que poden sorgir per a la recaptació del finançament. L'apartat es centra en les opcions que oferix la legalitat vigent, però en cap moment fa un estudi econòmic, ni oferix dades sobre la situació econòmica actual per tal d'esbrinar si l'actuació urbanística serà viable en la seua execució. Açò és una cosa que es dona per suposada, com un acte de fe.

Ens trobem en una comarca metropolitana on diversos municipis (Mutxamel, Sant Vicent, Xixona, Alacant...) ja compten amb parcs empresarials que no estan atraient inversió o no acaben de funcionar. ¿Què ens fa creure que en cas que l'urbanitzador haja de vendre parcel·les algú les comprarà? No es fa un estudi de mercat o una anàlisi de la situació dels parcs empresarials més pròxims per saber si hi haurà demanda a l'hora de plantejar-se vendre els terrenys per tal de finançar l'actuació.

L'ISE simplement fa un acte de fe, una previsió optimista, sense contemplar la implantació dels parcs industrials de la comarca, ni informes de la Cambra de Comerç d'Alacant, la Conselleria d'Economia Sostenible i les seues noves polítiques ni estudis de la Federació de Polígons Empresarials de la Comunitat Valenciana (Fepeval).

Esta concepció positivista demostra un desconeixement absolut de la gestió urbanística i suposa ignorar, també, la realitat econòmica actual, que no és la de fa 4 anys, però tampoc és la que teníem l'any 2007.

Continua sent, per tant, insuficient el document exposat al públic, ja que res es diu sobre la viabilitat econòmica de l'actuació, sobre els problemes econòmics que poden sorgir i sobre com l'empresa municipal pot fer front a totes les complicacions. Açò és especialment greu si tenim en compte la situació financera de la mercantil, que encara no ha assolit la sostenibilitat financera pròpia, i que compta amb pocs recursos econòmics. Estem davant una operació de risc i on no s'estan implementant les garanties mínimes per assegurar que esta actuació no acabe costant-li diners als veïns i veïnes d'este poble.

En definitiva, l'ISE és un document poc treballat i incapaç respecte del fi per al qual s'ha elaborat, vulnerant l'article 22.4 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

CINQUENA.- NO HA EXISTIT UNA VERTADERA PARTICIPACIÓ NI INICIATIVES ENCAMINADES A ASSEGURAR UN BON DESENVOLUPAMENT DE L'ACTUACIÓ.

Les propietats no han participat de cap procés participatiu que no siga la d'informació pública i que en els dos casos s'ha realitzat durant el mes d'agost. No s'han iniciat vertaders contactes amb els propietaris per tal d'esbrinar quants estaran disposats a pagar en terres, quants en metàl·lic... o buscar un consens en la manera de gestionar tot el sector per a així aconseguir una millor predisposició dels propietaris. De fet, si existixen propietaris que no volen participar de l'actuació, ¿qui assumirà els excessos d'adjudicació i la indemnització substitutòria?

No hi ha cap referència al que pot ocórrer si la majoria dels afectats paguen amb terrenys i ha de ser l'empresa municipal qui assumisca els costos, en el cas que no puga vendre les parcel·les. De fet, es valora la possibilitat d'incloure el pagament mitjançant terres a l'empresa constructora en la licitació que es faça, però tampoc s'estudia la viabilitat d'açò, és a dir, si una condició com esta pot dissuadir a les constructores i deixar la licitació deserta. En aquest cas, les garanties per a poder finalitzar les obres serien mínimes.

SISENA.- INEXISTÈNCIA D'UNA ZONA DE PROTECCIÓ ARQUEOLÒGICA.

Fabraquer és un àrea on passen camins històrics, una antiga séquia i on s'han trobat restos islàmics en anteriors actuacions. A més, caldria valorar adequadament els diversos arbres singulars de la zona, el conjunt arqueològic de les finques i la situació dels bancals, una realitat que a altres municipis s'està lluitant per la seua protecció.

Tal com va ocórrer en la programació urbanística del Sector SUP 11, on es declarà un àrea protegida per a obligar a fer estudis arqueològics i un seguiment de les obres, creiem que existixen elements suficients per a realitzar estudis etnològics i declarar determinades zones com de protecció de cara a assegurar el coneixement i conservació dels elements d'interès etnològic que hi puguem existir en el sector.

SETENA.- NO S'HAN REALITZAT ELS ESTUDIS D'IMPACTE DE GÈNERE I AMBIENTAL QUE EN L'EXPEDIENT ADMINISTRATIU DEL SECTOR S'HA ENCOMANAT PER LA MATEIXA REGIDORIA D'URBANISME.

Amb data 28 de setembre de 2017, la regidoria d'urbanisme va emetre una providència on considerava adient "solicitar la **incoación de un procedimiento para la contratación de evaluación del PAI** presentado por la empresa Personas y Ciudad SAU, en tramitación, para el desarrollo y ejecución de la unidad de ejecución número 1 del sector 18.1, Parque Empresarial, del Plan General de Sant Joan d'Alacant, **mediante un estudio de impacto social y de género y sobre la sostenibilidad**". Aquesta sol·licitud no s'ha complit, deixant als propietaris afectats sense les garanties que la mateixa Administració Pública ha entès convenients.

Així, podem dir que l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant va contra els seus propis actes, incomplint la doctrina dels actes propis, aplicable a l'Administració Pública i que el Tribunal Constitucional i el Tribunal Supremo han desenvolupat convenientment:

«[...] En la STC de 21 de abril de 1988, nº 73/1988 ; se afirma que la llamada doctrina de los actos propios o regla que decreta la inadmisibilidad de venire contra factum proprium surgida originariamente en el ámbito del Derecho privado, significa la vinculación del autor de una declaración de voluntad generalmente de carácter tácito al sentido objetivo de la misma y la imposibilidad de adoptar después un comportamiento contradictorio, lo que encuentra su fundamento último en la protección que objetivamente requiere la confianza que fundadamente se puede haber depositado en el comportamiento ajeno y la regla de la buena fe que impone el deber de

coherencia en el comportamiento y limita por ello el ejercicio de los derechos objetivos. El principio de protección de la confianza legítima ha sido acogido igualmente por la jurisprudencia de esta Sala del Tribunal Supremo (entre otras, en las sentencias de 1 de febrero de 1990 (f.º j.º 1.º y 2.º), 13 de febrero de 1992 (f.º j.º 4.º), 17 de febrero, 5 de junio y 28 de julio de 1997. Un día antes de la fecha de esta sentencia se ha publicado en el BOE la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. Uno de los artículos modificados es el 3.º, cuyo n.º 1, párrafo 2.º, pasa a tener la siguiente redacción: "Igualmente, deberán (las Administraciones Públicas) respetar en su actuación los principios de buena fe y de confianza legítima", expresándose en el Apartado II de la Exposición de Motivos de la citada Ley lo siguiente: "En el título preliminar se introducen dos principios de actuación de las Administraciones Públicas, derivados del de seguridad jurídica. Por una parte, el principio de buena fe, aplicado por la jurisprudencia contencioso-administrativa incluso antes de su recepción por el título preliminar del Código Civil. Por otra, el principio, bien conocido en el derecho procedimental administrativo europeo y también recogido por la jurisprudencia contencioso-administrativa, de la confianza legítima de los ciudadanos en que la actuación de las Administraciones Públicas no puede ser alterada arbitrariamente ».¹

L'estudi d'impacte de gènere, social i ambiental és molt important, especialment si tenim en compte el desenvolupament d'este sector i les diferents necessitats que genera en relació a les connexions amb les zones residencials i que afectarà a la mobilitat d'homes i dones de manera diferenciada. No només la mobilitat, sinó també el model d'ocupació i de ciutat que s'està desenvolupant i que pot afectar a l'accés al treball de diferent manera a homes i dones.

Esta exigència, que com ja hem dit, és de la mateixa Administració impulsora del sector, cobra major importància si tenim en compte la falta de garanties que oferix el Pla de Mobilitat ja exposades en l'al·legació TERCERA d'aquest document i que podria afectar especialment a la dona en les seues possibilitats per tal d'accedir a llocs de treball i a la seua mobilitat.

Així, de no completar l'expedient amb aquests estudis sobre impacte de gènere, social i ambiental, l'Administració estaria incorrent en una violació de la doctrina dels actes propis, ja que exposaria als afectats i a tota la població de Sant Joan a uns riscos evitables i que la mateixa administració ha considerat a bé estudiar i valorar.

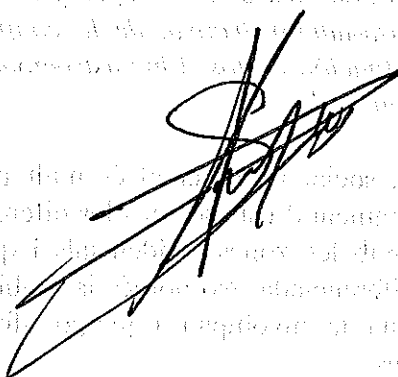
¹ Sentencia Tribunal Supremo, Sala de 5, de enero de 1999 (RC 10679/1990).

En virtut d'això,

SOL·LICITE

Que es tinga per presentat aquest escrit, tinga per formulades les al·legacions que consten en el cos del mateix amb l'objecte que siguen tingudes en compte en el procediment de referència i especialment en la resolució definitiva d'este.

Sant Joan, 24 d'agost de 2018



Signat

Sergio Agucitos Soriano