

## PACTO SOCIAL POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE RONDA

Ronda, como ciudad de gran importancia histórica y patrimonial que es, necesita imperiosamente llevar a cabo una serie de acciones que ayuden a **preservar y potenciar su Conjunto Histórico en toda su integridad** (barrio de la Ciudad, barrio de San Francisco y barrios de Padre Jesús, San Miguel y las Peñas), y **conjugar de forma eficiente, equilibrada y sostenible una adecuada convivencia entre el peatón, otros elementos ecológicos de desplazamiento y los vehículos a motor** (principal medio de locomoción de nuestro tiempo) en toda la ciudad en general, tanto antigua como moderna; donde a su vez, el **ciudadano, el viajero o el turista, puedan convivir armoniosamente** y disfrutar de una ciudad con un atractivo y magnetismo que, en términos generales, ha sabido preservar a lo largo de los siglos y que hoy en día supone una de sus mayores fuentes de riqueza.

**Redactar, planificar, desarrollar y ejecutar las actuaciones necesarias conlleva la implicación de la sociedad rondeña en su conjunto**, representada por los distintos colectivos sociales y profesionales, así como los partidos políticos con implantación en nuestra ciudad, cuya complicidad nos dirija al horizonte claro de **alcanzar un gran pacto** entre todos que otorgue al mismo **el respaldo suficiente, el compromiso en su planificación y ejecución, así como la seguridad en su realización**, a lo largo del tiempo, que no es más que ese gran **Proyecto de Movilidad** que Ronda precisa y que se ha convertido, hoy por hoy, también en una exigencia.

La finalidad principal de este documento, al que nos adherimos, estriba en establecer **una serie de líneas generales que nos sirvan de hoja de ruta, pautas o premisas a seguir**, ya que entendemos que **un proyecto de este tipo debe iniciarse, desarrollarse y concluirse a través de la aportación, la concertación y el acuerdo de toda la sociedad rondeña implicada**, cuyo trabajo puede ser más laborioso y complicado, pero que deber ser a la vez tan imprescindible como posible.

Por otra parte entendemos que un **Proyecto o Plan de Movilidad** ha de ser **sostenible en tres sentidos**:

1. **Económicamente realizable**, a la vez que sólido y asentado en la mejora de la competitividad, la innovación y en la formación. Con una financiación realista y posible en la que busquemos y encontremos la participación de las distintas administraciones públicas.
2. **Medioambientalmente operativo**, para que la imprescindible y adecuada gestión racional de los medios naturales sirva como una gran oportunidad para impulsar nuevas actividades y nuevos empleos, a través del fomento de la capacidad innovadora de las empresas. Donde se tenga en cuenta también, el ahorro y la eficiencia energética, a través de la promoción de las energías limpias, reducción eficaz de emisiones y un adecuado tratamiento de residuos.
3. **Socialmente beneficioso para todos**, sin discriminación y sin población afectada por las medidas a llevar a cabo, teniendo en cuenta a los más desfavorecidos, para que toda la ciudadanía lo haga suyo porque lo ve bueno y efectivo para mejorar la calidad de sus vidas. Así como la puesta en marcha de una positiva campaña ciudadana y educativa de concienciación y

difusión, donde se fomente el fortalecimiento y garantía de un auténtico Estado Social.

Por otro lado, tenemos claro también que el referido Plan ha de poseer las **siguientes características**:

1. **Transversal**, ya que el concepto de movilidad sostenible en la agenda técnica y de política local desencadena modificaciones de calado en diversos campos de decisión y gestión, por consiguiente dicho plan hay que aplicarlo teniendo en cuenta otras actuaciones urbanísticas y de infraestructuras necesarias para que se pueda desarrollar adecuadamente y no se limite exclusivamente al tratamiento huérfano en los campos del tráfico o la circulación. Por lo que tiene que ser un plan donde se integren y se tomen a la misma vez, y de manera coordinada, políticas urbanísticas, comerciales, turísticas, educativas, culturales, de salud, transporte, fiscalidad, etc.
2. **Práctico**, como documento-guía de apoyo a la toma de decisiones municipales en materia de movilidad sostenible y en la elaboración de los distintos documentos de planificación. En este último aspecto, es fundamental se cuente con el adecuado y realista diagnóstico de la situación, redactar las medidas de actuación necesarias, planificarlas y temporalizarlas convenientemente, sin premuras injustificadas, y por último presupuestarlas de manera que sea posible su ejecución.
3. **Accesible**, o mejor dicho, que vaya dirigido a la mejora de la accesibilidad de la ciudadanía en general, con la puesta en marcha de todas las alternativas y medios necesarios para facilitar el tránsito, el estacionamiento y el desplazamiento por el medio que sea, y por supuesto acortando distancias y no agrandándolas.
4. **Participativo**, imprescindible en cualquier proyecto que se entienda como sostenible, y en nuestro caso más todavía, ya que el mismo requiere una transformación cultural y, en consecuencia, a la fuerza está vinculado a la participación. Todo plan de movilidad que se haga sin la participación y la anuencia de la ciudadanía y los colectivos que la representan está abocado al fracaso; sanciones e imposiciones sin acuerdo distorsionan la convivencia y producen el efecto totalmente contrario al que se pretende. Se trata pues de un proceso que ha de tomar el pulso a la opinión pública, que busque la aceptación y el enraizamiento en la población, y, a su vez, se creen los canales necesarios para la comunicación y difusión de nuevos problemas y las posibles soluciones en un clima de continuo diálogo.

En aras a desarrollar un **Pacto de Movilidad Sostenible**, eficaz y viable, que nos lleve tanto a colectivos ciudadanos como a las agrupaciones políticas adherirse, saber a que atenernos y comprometernos con él, **ACEPTAMOS el cumplimiento de los siguientes puntos**, en el orden que se citan:

1. Dejar **en suspenso el actual decreto que regula el tráfico por el eje Puente Nuevo, calle Armiñán y cuesta de las Imágenes**.
2. Solicitar a la Diputación Provincial de Málaga el **estudio de viabilidad de un nuevo acceso a Ronda** por la zona Sur. Y así mismo requerirle nos

comunique con la mayor exactitud posible el tiempo necesario para la realización de dicho estudio.

3. Estudio y redacción de un **Plan de Conservación del Puente Nuevo** y fórmulas de financiación.
4. Iniciar una **Campaña de Concienciación Ciudadana** que fomente e incentive el uso del autobús urbano en la zona Sur de Ronda, con ofertas atractivas y mayor rigurosidad en las paradas, acortando el tiempo de espera en las horas punta.
5. Retomar de nuevo el **Plan de Movilidad Sostenible (PMS)**, cuya mesa de trabajo deberá estar conformada por técnicos o un equipo especializado que se contrate, al objeto de **revisar el Plan de Diagnóstico de la Estrategia de Movilidad Sostenible (EMS)**, documento de diagnóstico donde han de recogerse las carencias, necesidades y fortalezas que debe tener un PMS, y que ha de basarse en estudios reales de flujo de vehículos por el Conjunto Histórico y su incidencia en el resto de la ciudad. Temporalizar la redacción final de dicho documento
6. Una vez concluido el primer borrador del **documento de Diagnóstico** se pasará a su difusión pública, con la concesión de un **plazo de alegaciones y sugerencias**, abierto a toda la ciudadanía en general para que puedan aportar ideas que lo mejoren. Posteriormente pasará a la aprobación definitiva por parte del plenario municipal.
7. Concluir el **Plan de Actuación de la EMS**, por los propios técnicos o equipo especializado que se contrate, en el que se incluyan también las medidas transversales precisas de políticas urbanísticas, comerciales, turísticas, educativas, culturales, de salud, transporte, fiscalidad, etc... Así como la planificación racional de las medidas de movilidad y su temporalización, en coordinación con las actuaciones transversales, en el caso de que las hubiere, con cada una de ellas. Planificación, presupuestos y plazos para la implantación ordenada de las medidas. Temporalizar la redacción final de dicho documento.
8. Una vez concluido el primer borrador del **Plan de Actuación de la EMS** se pasará a su difusión pública, con la concesión de un **plazo de alegaciones y sugerencias**, abierto a toda la ciudadanía en general para que puedan aportar ideas que lo mejoren. Posteriormente pasará a la redacción y aprobación definitiva por parte del plenario municipal. Entrada en vigor.
9. Creación de una **comisión representativa de seguimiento** de dicho plan al objeto de adoptar las medidas correctoras en sus deficiencias de implantación así como adopción de nuevas medidas no contemplados en PMS y surgidas por su implantación.
10. Elaborar un **calendario de implantación de las distintas medidas**, con el compromiso real de su cumplimiento.