



Número 07 Cuarto trimestre 2009

Revista Democracia y Gobierno Local



Movilidad

- La planificación de la movilidad local en Europa
- Barcelona, Sevilla y Zaragoza consolidan la bicicleta como transporte urbano
- Patxi Lazcoz: “Estamos trabajando para dar forma a la Vitoria del futuro”

Sumario



03 Editorial

04 Tema central

La planificación de la movilidad local en Europa

12 Entrevista

Patxi Lazcoz: «Estamos trabajando para dar forma a la Vitoria del futuro»

16 Buenas prácticas

Barcelona, Sevilla y Zaragoza consolidan la bicicleta como transporte urbano

20 Debate

¿Qué papel juega su Diputación en el ámbito de la movilidad Local?

24 Se ha publicado en

El peaje urbano en Europa, aspectos clave

28 Noticias

34 Novedades

Fotografía de portada: Ayuntamiento de Barcelona

La Fundación Democracia y Gobierno Local es una entidad constituida en el año 2002 e integrada por 18 diputaciones, cabildos y consejos insulares, cuyo objetivo es ser un espacio de encuentro y de intercambio de experiencias para promover la mejora de los gobiernos locales de España. El Patronato de la Fundación está presidido por el Presidente de la Diputación de Barcelona, Antoni Fogué, e integrado por los presidentes de las diputaciones de A Coruña, Alicante, Badajoz, Cáceres, Girona, Granada, Huesca, Lugo, Ourense, Pontevedra, Sevilla, Toledo y Zaragoza; los presidentes de los cabildos de Gran Canaria y Tenerife; los presidentes de los consejos insulares de Menorca y Mallorca.

La Revista: Presidente del Consejo Editorial y director de la Fundación: Manuel Medina. **Secretario:** Antonio Arroyo. **Directora:** Carmen Pérez. **Coordinadora de contenidos:** Ethel Paricio. **Consejo Editorial:** Amalia Ballesteros, Alba Espargaró, José Miguel Carbonero, José Antonio Duque, Marina Espinosa, Gema Giménez, Francisco González, Juan José Gallo, José Luis Lucas. **Secretario de Redacción y Maquetación:** Alberto García. **Proyecto gráfico:** Exitdesign **Impresión:** Romargraf. **Depósito Legal:** B-17229-2008 **ISSN:** 2013-0333 (papel) / 2013-0341 (digital)

Fundación: General Castaños, 4, 2º 28004 Madrid / Tel. 917 020 414 / revista@gobiernolocal.org



A diferencia de otros países europeos, en los que existe un diseño de políticas públicas de movilidad urbana a escala estatal, hasta la fecha hemos carecido en España de un marco de referencia general que tuviera una incidencia directa en la materia, por lo que la responsabilidad al respecto ha recaído de forma prácticamente exclusiva sobre las autoridades locales. Y, de hecho, esta cuestión viene ocupando un lugar cada vez más destacado en la agenda de las políticas locales, dadas la relevancia y la heterogeneidad de los problemas que el transporte genera en el entorno urbano: desde el deterioro de la calidad del aire producido por la contaminación hasta la pérdida del carácter socializador de un espacio público saturado por los vehículos y las infraestructuras para la circulación, pasando por las repercusiones económicas generadas por la congestión del tráfico, son ciertamente numerosas las consecuencias negativas asociadas a una mala gestión de la movilidad urbana. No es de extrañar, por tanto, que especialmente en los últimos años los gobiernos locales hayan comenzado a adoptar medidas orientadas a la recuperación del espacio público como ámbito de convivencia ciudadana (peatonalización, supresión de barreras arquitectónicas, etc.) y la reducción de la densidad del tráfico y la contaminación (potenciación del transporte público, recuperación del tranvía, fomento del empleo de la bicicleta).

No obstante, por importantes que hayan sido los pasos ya emprendidos por nuestras autoridades locales, es obvio que aún queda un largo trecho por recorrer; como no es menos evidente que, en paralelo con lo que sucede en otros ámbitos, también resulta conveniente aquí la cooperación y coordinación de todos los niveles de gobierno. En este sentido, no puede sino recibirse positivamente la aprobación por el Consejo de Ministros, el pasado mes de abril, de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, que apuesta por dar un giro al actual sistema de transportes hacia otro modelo más atento a satisfacer las necesidades económicas, medioambientales y sociales. La pretensión, anunciada recientemente por el Ejecutivo, de introducir en la futura ley de economía sostenible medidas para promover y fomentar la elaboración de “planes de movilidad urbana sostenible” constituye, qué duda cabe, un paso en la buena dirección desde la perspectiva del federalismo cooperativo.



La planificación de la movilidad local en Europa

El esquema de intervención pública que se utiliza en Europa para promover la mejora de la movilidad local se caracteriza por su diversidad y heterogeneidad pese a responder a una problemática común y similar para todos los países europeos. La planificación y la gestión de la movilidad a escala local presentan soluciones muy diversas y a la vez muy específicas que dependen de muchos factores: la estructura política administrativa del país, la cultura política, la estructura y organización territorial, las condiciones sociales y económicas. Las diferentes soluciones adoptadas en cada caso definen un mosaico de soluciones diferenciadas y específicas para cada realidad territorial.

Texto: Antoni Larrull, geógrafo Fotografías: Óscar Giralt / Archivo / European Community 2009

Un primer factor diferenciador del grado de desarrollo de estas políticas específicas proviene de la existencia o no de una política estatal de movilidad, muy relacionada con el grado de diferenciación de competencias y responsabilidades en cada país.

En este sentido, se pueden identificar tres grupos diferenciados de países atendiendo al grado de desarrollo de una política estatal de movilidad:

Un primer grupo de países en los que las políticas de planificación y gestión de la movilidad local son claramente visibles en los estamentos políticos de ámbito estatal. Es el caso de Holanda, Bélgica, el Reino Unido y Suiza. Tanto en Holanda como en el Reino Unido, las autoridades nacionales son las que desarrollan las políticas de gestión de la movilidad que después se aplican a escala local.

Un segundo grupo de países que, recientemente, han empezado a introducir políticas públicas a escala estatal, pero sin establecer un marco de referencia en materia de planificación y gestión de la movilidad local ni determinar responsabilidades para su desarrollo. Es el caso de Italia, Suecia, Francia, Alemania o Austria.

España y Portugal forman parte de un tercer grupo de países caracterizados por la ausencia de una política estatal orientada a promover y facilitar el desarrollo de políticas de movilidad a escala local. Estos países tienen otras prioridades y centran sus esfuerzos en materia de movilidad en la política de transportes y el desarrollo de infraestructuras.

Los diferentes niveles de gobierno desempeñan un papel importante en el desarrollo de una política integrada de movilidad. En este sentido, resulta esencial que los gobiernos estatales y regionales actúen como catalizadores definiendo y coordinando tanto las estrategias políticas como los métodos de trabajo comunes para poder orientar y optimizar mejor la necesaria cooperación económica local. En cualquier caso, se considera siempre funcional dejar en manos de los gobiernos locales la libertad de decidir qué tipo de políticas y medidas específicas

quieren desarrollar en función de sus necesidades.

Un segundo factor claramente diferenciador del grado de desarrollo de las políticas de movilidad a escala local es la existencia de autoridades metropolitanas con competencias específicas en materia de infraestructuras de apoyo a la movilidad y de servicios de transportes.

En los últimos años han proliferado en las áreas metropolitanas europeas nuevos entes interadministrativos que han permitido organizar y optimizar mejor la prestación de los servicios de transporte local. Mediante diferentes formulaciones jurídicas, las administraciones responsables han integrado y cedido competencias y autonomía local a fin de poder mejorar la prestación de los servicios públicos que demandan los ciudadanos. Su fundamento y esencia se basan en una triple integración: administrativa, tarifaria y funcional. España es el país europeo donde más han proliferado estas estructuras para la planificación y la gestión de la movilidad local. El sistema de financiación marca la capacidad y la autonomía de estas estructuras.

Una de las ventajas más importantes que se deriva de estos entes es la visión, la cobertura y el enfoque multimodal y holístico del fenómeno de la movilidad. Este planteamiento funcional permite superar las limitaciones administrativas municipales para poder orientar las soluciones a los problemas de movilidad desde la verdadera escala territorial y funcional de la movilidad, fundamentalmente regional o metropolitana.

En Europa, las políticas de planificación y gestión de la movilidad local avanzan por el camino de la cooperación y la concertación interadministrativa, dado que las pautas de movilidad responden a los límites de la ciudad real y no a los de la ciudad administrativa.

En Suecia, Francia, Holanda, Bélgica y el Reino Unido se dispone de regulaciones estatales que tienen incidencia directa sobre la gestión de la movilidad local pese a no ser regulaciones específicas en materia de movilidad, sino habitualmente ligadas a la legislación general en materia de ordenación territorial, medio ambiente o, incluso, en

materias muy sectoriales, como la política sanitaria o de actividades y espectáculos.

La evaluación comparada de los diferentes instrumentos que se han desarrollado para planificar la movilidad a escala local constata dos importantes debilidades: la insuficiencia de su fuerza jurídica y coercitiva y que la falta de financiación condiciona su despliegue efectivo.

Pese a estos inconvenientes, la proliferación de instrumentos de planificación de la movilidad local ha ayudado a interiorizar la cultura de la programación, la concertación de la actuación pública y la priorización política, razón de ser de estos planes y programas.

Uno de los factores clave para la eficacia de estos instrumentos de planificación ha sido la asistencia técnica y el asesoramiento prestado por las administraciones supra-municipales y los entes intermedios con las administraciones municipales. La información respecto al procedimiento de elaboración, la metodología, la participación ciudadana y el proceso de evaluación mediante la redacción de manuales, guías y formación ha resultado fundamental e imprescindible.

Derivados de los anteriores instrumentos de planificación, promovidos por las administraciones públicas locales, se han desarrollado una serie de instrumentos de planificación específica y de evaluación de la movilidad generada en ámbitos territoriales más reducidos de titularidad privada. En general, estos instrumentos de planificación y eva-

luación responden al establecimiento de una obligación que se encomienda a los agentes privados responsables de desarrollar determinados desarrollos urbanísticos, equipamientos y/o actividades de consideración establecidas. Un ejemplo que cabe destacar son los planes de movilidad de empresa. Presentan dos ventajas muy importantes respecto a los planes de movilidad urbana municipales: en primer lugar, la aplicación de las actuaciones propuestas es más inmediata; en segundo lugar, los agentes privados tienen una capacidad de financiación más rápida que los públicos. En este sentido, la normativa local no sólo requiere una gran promoción para su aplicación, sino también el consenso y el apoyo generalizado de todos los agentes implicados. De aquí que el papel de las administraciones locales resulte muy importante para alinear a todos los grupos de interés en una sola dirección.

La legislación, la fiscalidad y la financiación de la movilidad local. Teóricamente, uno de los aspectos más importantes para la efectividad de las políticas de movilidad es la integración de estos nuevos planteamientos y condicionantes en las legislaciones urbanísticas, pero, hoy por hoy, muy pocos países europeos han avanzado en este sentido.

En Francia, la ley relativa a la solidaridad y a la renovación urbana de finales del año 2000 se convierte en pionera al integrar las políticas de planificación, vivienda y transporte bajo la política urbana. En el Reino Unido, la PPG 13 establece la necesidad de redactar un plan de movilidad asociado a nuevos desarrollos urbanísticos.

Las medidas fiscales se han convertido, en bastantes países, en un buen instrumento para la gestión de la movilidad, centrándose principalmente en el tratamiento fiscal positivo de la movilidad laboral que se realiza en modos alternativos al vehículo privado, en el tratamiento fiscal negativo hacia la tenencia y el uso del vehículo privado, y en los subsidios a las tarifas del transporte público para determinados grupos sociales.

En Europa, las políticas de planificación y gestión de la movilidad local avanzan por el camino de la cooperación y la concertación interadministrativa



España es de los pocos países europeos que no incentiva fiscalmente a los trabajadores para utilizar modos alternativos al vehículo privado para ir a trabajar. Por el contrario, en Austria, Alemania y Holanda, los gastos por acudir al trabajo son deducibles fiscalmente y se favorecen los desplazamientos no realizados en vehículo privado. En el Reino Unido, los empresarios resultan favorecidos fiscalmente si promueven medidas para desincentivar el uso del vehículo privado para ir a trabajar. El Reino Unido también es un referente introduciendo medidas fiscales para gravar a los usuarios de las carreteras así como los aparcamientos de vehículos en el lugar de trabajo.

El análisis comparado de los diferentes países europeos permite constatar que no existen fondos estatales explícitamente destinados a la gestión de la movilidad local. Mediante diferentes programas y acciones, no directamente vinculados a la política de movilidad estatal, las administraciones locales pueden optar a fondos para emprender medidas en este ámbito.

Destacan como excepciones los decretos nacionales italianos que, explícitamente, destinan fondos para que las administraciones locales contraten a gestores de la movilidad para empresas; los fondos destinados a financiar el sueldo de un técnico municipal para que gestione los planes de movilidad de escuelas y empresas establecidos en el Reino Unido o la financiación compartida de determinadas acciones que se incluyen en los planes de movilidad en Francia, principalmente para realizar planes de desplazamientos de empresa.

En algunos países, la financiación estatal destinada a las políticas de movilidad local se ha descentralizado y son los

niveles administrativos intermedios los que gestionan estos fondos. Es el caso de Holanda, donde la gestión de la movilidad se inició como una iniciativa del Gobierno central, el año 2000 los fondos pasaron a ser gestionados por las provincias en función de los niveles de congestión de sus carreteras. Lo mismo pasa en Suecia con los programas de inversión local o en Alemania con la financiación regional para los centros de movilidad.

Habitualmente, los fondos estatales destinados a financiar políticas locales de movilidad provienen exclusivamente de los presupuestos del ministerio de transportes y, por lo tanto, se deben compartir con las inversiones en infraestructuras, que se llevan la mayor parte de estos presupuestos.

En este sentido, y atendiendo a la transversalidad de las políticas de movilidad, habría que avanzar hacia la implicación financiera de otras carteras ministeriales, como la de medio ambiente, la de educación o la de sanidad. Éste es el caso de Alemania o de Austria, donde muchos proyectos piloto han sido financiados por un fondo en materia de investigación del ministerio de medio ambiente.

Las políticas locales de movilidad deberían estar financiadas, en parte, por diferentes fondos estatales específicos y continuos en el tiempo a fin de asegurar su desarrollo, si no, difícilmente se podrán financiar únicamente con cargo a los presupuestos municipales.

Las decisiones sobre la financiación de las infraestructuras y el modo de transporte deberían basarse en la evaluación del impacto relativo de cada modalidad sobre el medio ambiente, la economía y la igualdad. Algunos países han empezado ya a establecer medidas fiscales que permiten

contribuir a la financiación del transporte público urbano a partir del principio "quien contamina paga" .

En el caso de Francia, los numerosos PDU (planes de desplazamiento urbanos) realizados evidenciaron que en sus presupuestos la partida destinada a financiar políticas de gestión de la movilidad era muy reducida, siendo los mejores ejemplos los del PDU de Toulon y de Saint Denis de la Réunion, donde esta partida no superaba el 0,2% del presupuesto global.

El Reino Unido e Italia son los dos únicos países donde la elaboración de las figuras de planificación a escala local recibe financiación estatal para su implementación previa aprobación del plan.

En el caso del Reino Unido, los LTP (Local Transport Plan) son aprobados por el Departamento de Transportes y Medio Ambiente del Estado con el compromiso de financiar la gestión del plan durante cinco años. En el caso de los planes de movilidad domicilio-trabajo italianos, el Ministerio de Medio Ambiente cofinancia el coste del plan aprobado también por él durante los tres primeros años con una participación del 50%.

El perfil del profesional de la movilidad. El único perfil profesional vinculado a la gestión de la movilidad que actualmente está reconocido normativamente es el *mobility manager* di area italiano, que nace como estructura de apoyo y coordinación en materia de movilidad laboral para las empresas y los entes públicos con más de 300 trabajadores y para los centros de trabajo que en conjunto tengan más de 800 trabajadores. Estos centros generadores de movilidad deben elaborar un plan de movilidad de forma coordinada con la Administración local y las empresas operadoras.

Sin embargo, es en el Decreto del *Ministero dell'Ambiente de 2000 Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali*, donde se determina específicamente que esta figura de apoyo y coordinación radica en el *mobility manager* di area y se fijan sus funciones así como su financiación.

Pese a no estar reconocida normativamente, tanto en el Reino Unido como en Francia se ha ido consolidando la figura del gestor del plan de movilidad (LTP y PDU respectivamente). Destaca el caso del Reino Unido por el hecho

continúa en la página 10

Medidas fiscales frente a sostenibilidad

En Europa, para la financiación del transporte público urbano se han establecido varias medidas fiscales de ámbito estatal y/o local. Algunas de ellas, muy innovadoras atendiendo a criterios de sostenibilidad sobre la base de gravar a quien más contamina:

- Impuesto sobre las edificaciones con dos modalidades: recargo sobre el valor catastral o plusvalía (proviene de la teoría inglesa del Land Value Tax, surgida a raíz de las plusvalías generadas con la puesta en servicio del metro ligero de los *docklands*, apropiadas por el sector inmobiliario, pero generadas por el sistema público, concretamente por la creación de nuevas infraestructuras de transporte).
- Impuesto sobre los carburantes: desde el punto de vista de la sostenibilidad y del principio "quien contamina paga", es el sistema de financiación más justo; es el caso de Alemania.
- Impuesto *Versement transport*: impuesto francés que se aplica a las empresas de más de nueve trabajadores de poblaciones de más de 30.000 habitantes como porcentaje de la masa salarial. Conceptualmente se comporta como una carga social, como un impuesto a los puestos de trabajo.
- Impuesto sobre la circulación de camiones: modelo suizo ya aplicado en Alemania desde el año 2005 en el que se aplica una fiscalidad específica para el transporte a partir de una carga a los camiones que circulan por el territorio. El impuesto es proporcional a la distancia recorrida, a la carga transportada y al daño ambiental del motor.
- Peaje urbano o tasa de congestión: aplicada en el año 2003 en Londres, de forma pionera en Europa, y en Estocolmo en 2005. La recaudación se ha dedicado íntegramente a mejorar la actual oferta de transporte público y, asimismo, ha contribuido a disminuir considerablemente el tráfico privado en la ciudad.

La tasa sobre el aparcamiento: es una variedad del peaje urbano para penalizar la utilización del vehículo urbano en el centro de la ciudad penalizando el aparcamiento en determinadas zonas del centro de la ciudad.



Experiencia de la Fundación ONCE en el asesoramiento de los planes de accesibilidad de las ciudades en España

Alberto Durán López ■ Vicepresidente ejecutivo Fundación ONCE

La promoción de la accesibilidad constituye, junto con la formación y el empleo de personas con discapacidad, uno de los pilares básicos de la actuación de la Fundación ONCE.

Nada nos aleja más de un estado de pleno derecho que un pueblo o ciudad donde exista alguna barrera, ya sea arquitectónica, de la comunicación, tecnológica, etc., que impide o dificulta que todas las personas puedan ejercer sus derechos como ciudadanos en igualdad de condiciones.

Más de 20 años después de la creación de la Fundación ONCE, hemos podido observar que, gracias al trabajo de los distintos ayuntamientos, del Gobierno central, de las instituciones europeas y de la Fundación ONCE, la accesibilidad de nuestros pueblos y ciudades ha mejorado sensiblemente, teniendo en cuenta que el punto de partida era muy deficiente. Desde el año 1988, hemos desarrollado actuaciones de promoción de la accesibilidad en más de 800 municipios, habiendo colaborado en la implantación de más de 500 eurotaxis (taxis adaptados para personas con discapacidad).

Pese a estos esfuerzos, todavía hoy el colectivo de personas con discapacidad y sus familias se enfrentan día a día a situaciones de discriminación fundamentadas en la falta de accesibilidad. Cuando hablamos de barreras tenemos que pensar que muchas de ellas son tan graves que afectan a la posibilidad de que una persona con discapacidad pueda salir de su domicilio, llegue a su lugar de trabajo e incluso pueda ejercer su derecho al voto.

Todavía en el año 2009, encontrándonos próximos al conocido “apagón analógico”, nos encontramos con unos dispositivos de TDT inaccesibles para muchas personas con discapacidad y personas mayores que nos dejan en inferioridad de condiciones respecto a la libre elección de contenidos y al derecho al acceso a la información que se va a producir en la televisión digital.

En la Fundación ONCE estamos convencidos de que sólo mediante una actuación conjunta de poderes públicos, agentes sociales y las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y sus familias conseguiremos poder vivir con normalidad y dignidad, sin vernos acorralados en múltiples barreras que nos discriminan respecto a los demás.





viene de la página 8

de que, sin que la figura del gestor del plan de movilidad escolar o de empresa esté reconocida, anualmente se destinan fondos estatales dirigidos a las administraciones locales para financiar el sueldo de un técnico municipal responsable de redactar y gestionar estos planes de movilidad coordinadamente con las escuelas y las empresas.

También en Francia, muy ligado al desarrollo de un PDU o de un PDE, se ha promovido la figura del consejo asesor en movilidad como órgano de consulta y gestión de la movilidad que se genera en los lugares de actividades (universidades, escuelas, hospitales, centros comerciales y de ocio, industrias, etc.). Así, se constata que la figura del gestor de la movilidad toma entidad propia cuando está asociada a la gestión estratégica de un proceso previamente definido mediante la elaboración de un instrumento de planificación (plan de movilidad urbana, plan de movilidad de un polígono industrial).

Hablar del gestor de la movilidad en términos genéricos es hablar de una figura que debería saber de planificación y desarrollo de nuevos modos de transporte y de nuevos servicios de transporte, de sistemas de información aplicados a la gestión de la movilidad, de seguridad, de urbanismo, de planificación territorial, de diseño del espacio

público, de medio ambiente, de economía, de legislación y de normativa. En toda Europa se constata que los profesionales que trabajan en la planificación y la gestión de la movilidad son cada vez más interdisciplinarios, combinándose perfiles eminentemente técnicos y científicos (ingenieros, arquitectos, ambientólogos...) con perfiles formados en las ciencias sociales y humanas (economistas, estadísticos, geógrafos, sociólogos...). En todo caso, se constata que para analizar y gestionar las actuales pautas de movilidad es preciso empezar a entender y comprender no tan sólo el proceso técnico que garantiza poder ir de A a B con un medio mecanizado, sino también las motivaciones, las preferencias, los comportamientos y las actitudes de quienes nos movemos. Por este motivo, últimamente empiezan a tomar más fuerza en este ámbito de trabajo perfiles como los economistas, los geógrafos, los estadísticos, los sociólogos, los urbanistas...

Se prevé que la evolución de la gestión de la movilidad pase eminentemente por la introducción de las nuevas tecnologías, de forma que existe más conciencia de que una buena gestión de la movilidad depende de las nuevas tecnologías y, a la vez, que la telemática necesita una buena estrategia de comunicación, requiriéndose en este sentido profesionales dirigidos a cubrir estas nuevas demandas.

De cara al futuro habrá que establecer alianzas y colaboraciones con las asociaciones que no están directamente relacionadas con la gestión de la movilidad, pero sí vinculadas a sectores con una importante incidencia en las pautas de movilidad.

En este sentido, será preciso que asociaciones vinculadas con los sectores sanitario, ambiental, energético o comercial se incorporen, en un futuro, como actores también implicados en el desarrollo de determinadas estrategias, dado su potencial y la necesidad de buscar nuevas cooperaciones y alianzas entre actores. Un ejemplo claro en esta línea fue la iniciativa española de trabajo conjunto entre el IDAE, CCOO y UGT en materia de movilidad laboral.



Las carreteras y las personas

Vicenç Izquierdo Camon ■ Gerente de Servicios de Infraestructuras Viarias y Movilidad. Diputación de Barcelona

Las carreteras, según la definición que aparece en la Ley de carreteras, están “proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles”. Bajo esta premisa, que considera al vehículo automóvil como destinatario preferente, se ha planificado y desarrollado la red viaria actual. Pero, últimamente, esta concepción se está matizando desde diferentes ámbitos. En la gestión viaria actual, han aparecido conceptos como “teoría del riesgo” o “carreteras que perdonan”, que pretenden proyectar las carreteras desde las actitudes de las personas como protagonistas del tráfico al ser las responsables principales, no únicas, del comportamiento de los vehículos que circulan. Por otro lado, en el Reglamento de circulación, vigente desde el año 2004, se regula la circulación de personas por las carreteras, prohibiéndola en las vías de alta capacidad y largo recorrido, como autopistas, autovías y vías rápidas, pero autorizándola, por primera vez, en las vías convencionales, aquéllas que forman las redes de corto recorrido territoriales, y en las que la circulación de personas está apareciendo como un modo de transporte más, generado sobre todo por el crecimiento urbano disperso de baja densidad y de actividades de nueva implantación que se ha producido en los últimos años, y se ha incrementado la movilidad más capilar.

En las redes de carreteras locales de las diputaciones provinciales, este hecho se hace más evidente dada su estrecha relación con el entorno, ya que la red local forma la estructura básica de comunicación de proximidad para los habitantes del territorio. Es en

la transformación y adaptación de esta red local a las personas donde las diputaciones provinciales, como Administración local supramunicipal, tienen una línea clara donde innovar. Hacer de las carreteras locales las auténticas calles del territorio que atraviesan, creando espacios seguros para la circulación de las personas y de relación y coexistencia con otros modos de transporte en los ámbitos urbanos de los pueblos y ciudades para muchos de los cuales es su arteria principal, debe ser la gran propuesta de las diputaciones en la humanización de la red viaria que gestionan. Con todo ello se alcanzarán diversos objetivos: en lo funcional, adecuar las carreteras al uso que requieren los diferentes modos de transporte no motorizados; en lo social, se dará respuesta a una demanda presente, cada vez más acentuada, en la cual las personas reivindican la recuperación de sus espacios históricos de circulación, de convivencia y de relación; en lo económico, con la adaptación de una infraestructura existente, se amplían sus funciones y, por lo tanto, se rentabiliza como inversión en el desarrollo territorial; en lo ambiental, se facilita la circulación a modos de transporte no motorizados más sostenibles y menos contaminantes, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de las personas.

Todo ello, con dos objetivos transversales primordiales: mejorar la seguridad de las personas y la integración de la infraestructura en el entorno. En definitiva, recuperando la intensa relación que han tenido y deben tener las personas con las carreteras.



Patxi Lazcoz alcalde de Vitoria-Gasteiz

“Estamos trabajando para dar forma a la Vitoria del futuro”

Patxi Lazcoz Baigorri es el alcalde de Vitoria-Gasteiz desde las últimas elecciones municipales, pero esta ciudad ha contado con él para los asuntos sociales y políticos desde 1991. Hasta 1997 asumió las responsabilidades de tres concejalías: Juventud, Protección Ciudadana y Servicios e Infraestructuras. Entre los años 2001 y 2007 fue el portavoz socialista en el Ayuntamiento. En esta entrevista explica los objetivos y los diferentes planes e instrumentos con los que se está desarrollando el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

Texto: Ethel Paricio **Fotografías:** Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz se fundamenta en la visión de futuro de su ciudad. ¿Cómo será ese futuro?

En principio, cargado de ilusión. Pretendemos que nuestra ciudad sea aún más amable para quienes vivimos en Vitoria-Gasteiz y también para quienes nos visitan. Pero, sobre todo, se trata de seguir dando pasos hacia una ciudad más sostenible desde un punto de vista ambiental. Vitoria es una ciudad abierta, acogedora, con un evidente color verde gracias a nuestro entorno y nuestros parques, con un casco histórico realmente espectacular... pero estamos trabajando para dar forma a la Vitoria del futuro. Para ello, partiendo de que nuestro casco medieval es nuestra joya, queremos seducir a los 8 millones de potenciales visitantes que tendremos a tan sólo dos horas de tren cuando en unos años sea ya realidad la alta velocidad.

¿Sobre qué ejes y objetivos se estructura el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz?

En primer lugar, sobre el consenso político y también social. Toda la corporación está codo con codo apostando por este plan, pero también diferentes y diversos grupos y asociaciones sociales de la ciudad. A partir de ahí, el Aula de Ecología Urbana, con Salvador Rueda a la cabeza, nos viene asesorando y marcando los pasos para ir construyendo este nuevo dibujo en la ciudad.

En la diagnosis del Plan, el transporte público resulta minoritario en su ciudad. ¿Qué actuaciones se han previsto para incentivar su uso?

Al contrario, el transporte público, que ahora se sustenta en el autobús y también en el tranvía desde el pasado mes de enero de 2009, arroja unos datos que reflejan su incremento trimestre tras trimestre. Bien es cier-

to que es mejorable. Me explico. En octubre de 2009 tendremos el inicio del nuevo plan de líneas de autobús en Vitoria-Gasteiz. Ya no podemos entender Vitoria como antaño. En cuanto al autobús, las líneas tienen que pasar a tan sólo siete y, sobre todo, hay que buscar junto con el tranvía un método perfecto para llegar a diferentes puntos de la ciudad: el transbordo.

¿En qué consiste el sistema de transporte público de Vitoria-Gasteiz?

Actualmente está basado en el autobús (TUVISA) y el tranvía (EUSKOTRAN). Como he comentado, en octubre se pondrá en marcha el nuevo mapa de líneas de autobús, y en cuanto al tranvía, actualmente tiene dos líneas (Ibaiondo y Abetxuko) y nuestro principal objetivo ahora mismo es llegar hasta el interior del barrio de Abetxuko y más adelante llegar hasta la zona universitaria.

¿Qué medidas contempla el Plan en el sistema de aparcamiento?

Primero, hay que recordar que Vitoria tiene las tarifas de OTA (aparcamiento en superficie) más baratas de España. Esto significa que a una persona le sale mucho más rentable ir al centro en coche que aparcarlo, por ejemplo, en un aparcamiento. Eso no puede ser. El Plan propone una política integrada de aparcamientos en la ciudad en sus distintas vertientes (en calzada, subterráneos, disuasorios, residentes...) de forma que sea posible adecuar a las necesidades la oferta de aparcamiento residencial y de rotación, aliviar la presión que ejercen las personas no residentes sobre las limitadas plazas de aparcamiento del centro y resolver de forma integrada las demandas del comercio en lo relativo a una oferta de aparcamiento complementaria a la red de transporte público.

Por ello, el Ayuntamiento está trabajando en la redacción de una nueva ordenanza que regulará el aparca-



miento en superficie (OTA), que no entraría en vigor antes del 1 de enero de 2010, ampliando su ámbito hasta los límites de la antigua circunvalación y diferenciando las plazas de OTA en rotación (azules) y residentes (verdes).

Vitoria-Gasteiz, por sus características orográficas, es una ciudad con potencialidad para el impulso de la bicicleta como transporte público. ¿Qué actuaciones están impulsando en este sentido?

La construcción de *bidegorris* (carriles bici) por diferentes puntos de Vitoria. Hasta la fecha estaban inconexos, se quedaban incomunicados. Ahora, aprovechando además los fondos estatales, hemos empezado a construir una amplia red de *bidegorris* por la ciudad. La construcción de cinco nuevos *bidegorris* supondrá el inicio de la nueva red de carriles bici con la que se pretende conectar toda la ciudad, y que tiene su razón de ser

en el Plan de Movilidad Sostenible. Este plan trata de integrar los diferentes modos de movilidad urbana en convivencia con el espacio público y tiene como objetivos, entre otros, la creación de una red segura y funcional de carriles bici, el fomento del uso de la bicicleta y su integración con el resto de los medios de transporte.

Al finalizar las obras, la ciudad contará con 11 kilómetros más de carriles bici. Con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está trabajando en el Plan Director de Movilidad Ciclista, en la actualidad, en fase de redacción. Con este proyecto se pretende ampliar la red de vías ciclistas de 59 a 145 kilómetros, que llegarán a todos los barrios y a los polígonos industriales. Cualquier punto de la ciudad estará a menos de 250 metros de la red de bicicletas, lo que equivale a un minuto en bicicleta hasta la red.

“La recuperación de calles para el peatón es uno de los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público”

¿Con qué otros instrumentos cuenta el Plan?

La recuperación de calles para el peatón es uno de los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, en el que se propone la creación de una red peatonal o sendas urbanas. Esta futura red, de unos 70 kilómetros, conectará dos puntos cualesquiera de la ciudad a través de espacios peatonales. En la actualidad, Vitoria-Gasteiz invita a realizar paseos turísticos por las sendas urbanas actuales y por el Anillo Verde. Moverse a pie significa salud, ecología, deporte, conocer la ciudad, divertirse, relajarse...

¿Qué medidas están siendo de especial dificultad en el desarrollo del Plan?

A la espera de ver los resultados, es lógico que se vea con impaciencia un plan que lo que ahora está haciendo es complicar poco a poco que el coche llegue hasta el centro de la ciudad. Además, tenemos Vitoria repleta de obras gracias a los fondos estatales con un doble objetivo: generación de empleo e impulso precisamente del Plan de Movilidad con la creación de *bidegorris*, carriles bus y más zonas peatonales. Y otro aspecto que también cuesta es el cambio en las líneas de autobús. Es lógico que muchas personas se preocupen porque

ahora su autobús no pase por donde siempre o porque la parada esté en otro lugar, pero también son muchas más las que se van a beneficiar con todos estos cambios. Al final, que es lo que cuenta, todos saldremos ganando. Y será para bien nuestro y de nuestras futuras generaciones.

¿Cómo contempla el Plan la participación ciudadana?

En su momento, los diferentes agentes sociales del Municipio de Vitoria-Gasteiz, integrados en el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible (plataforma de participación ciudadana en materia de movilidad), firmaron un pacto. Este documento de consenso pretendía definir el marco para unas nuevas pautas de movilidad y, por tanto, para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no fueran una amenaza para la salud ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local.

Hoy en día, al paraguas de aquella firma y con el consenso de todos los grupos políticos, la participación ciudadana también se complementa con sus valoraciones en los consejos territoriales, donde vecinos y vecinas nos trasladan sus dudas, sugerencias de mejoras para líneas de autobús, consejos... que van directamente al Aula de Ecología Urbana, se discuten dentro del Plan y, si tienen una base, favorecen que haya modificaciones. Es decir, hay un “feed back”.

¿Qué valoración hace de esta primera fase del Plan de Movilidad?

Que ha merecido la pena. Han existido momentos en los que algunos han mostrado sus miedos o dudas, pero al final la realidad acaba imponiéndose. Todos estamos por una Vitoria más saludable, más sostenible. Y ahí, peatones, ciclistas, conductores, etc. estamos en el mismo barco.

Buenas prácticas



Barcelona, Sevilla y Zaragoza consolidan la bicicleta como transporte urbano

La bicicleta vuelve a las calles de nuestras ciudades junto con los tranvías. Una fuerte apuesta de los gobiernos locales por un modelo donde las calles sean espacios de convivencia, donde el peatón recupere su espacio, ocupado por los vehículos privados, y en el marco de una ciudad sostenible, más segura, equitativa y eficiente. Barcelona, Sevilla y Zaragoza son tres buenas prácticas en el impulso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Tres procesos muy bien valorados por todos los sectores implicados que han comportado un trabajo de investigación, de implicación de la ciudadanía y de creación de nuevos servicios hasta ahora inéditos.

Texto: Ethel Paricio **Fotografías:** Ayuntamientos de Barcelona, Sevilla y Zaragoza

Como dice María Carmen Dueso, cuarta teniente de alcalde de Zaragoza, “la movilidad es uno de los caballos de batalla” de los gobiernos locales. Los planes de movilidad urbana sitúan el impulso del transporte público como uno de los ejes de la transformación de nuestras ciudades: la pacificación del tráfico, el impulso de los transportes públicos, la recuperación del espacio público para los peatones... En este contexto, la bicicleta y el tranvía, que habían sido los únicos transportes en las calles de principios de siglo xx, vuelven a ellas con un impulso y un vigor nuevos, de la mano de la sostenibilidad y de la calidad de vida.

La bicicleta es un medio que, como dice el teniente de alcalde de Sevilla, Antonio Rodrigo, “aporta salud, movilidad, un transporte rápido y ecológico que mejora la calidad de vida de una ciudad”. En Sevilla, se trata, según este responsable político, de una “apuesta por la peatonalización y la restricción al tráfico privado en determinadas zonas, la implantación del sentido único en vías de gran tráfico, la extensión del tranvía o nuevas líneas de metro, para mejorar la movilidad y la intermodalidad de transportes”.

Estudios previos y encuestas a la población identificaron los ejes y perfiles de usuarios de lo que después ha sido una implantación exitosa.

En Sevilla, por ejemplo, dos años antes de impulsar el proyecto se constituyó la Comisión Cívica por la Bicicleta, donde están representadas empresas del sector, universidades, asociaciones de ciclistas, de ecologis-

tas, de patinadores, etc., lo que ha comportado que todo el proceso, su implantación y el diseño de los itinerarios hayan sido participados. Zaragoza aglutina todos los sectores en el Observatorio de la Bicicleta.

A este respecto, el concejal de Movilidad de Barcelona, Francesc Narváez, afirma que “en el Ayuntamiento se ha tenido muy claro desde siempre que el futuro de la movilidad pasaba, sin duda alguna, por el buen entendimiento entre las diversas entidades civiles implicadas en este sector, las instituciones y el resto de la ciudadanía. El consenso ha sido fundamental a la hora de establecer los ejes de la movilidad futura”.

En el fondo de estas apuestas se encuentra la firme voluntad de los equipos de gobierno respectivos en el cambio de infraestructuras. En Barcelona, el “bicing” irrumpió en marzo de 2007 de forma discreta con 14 estaciones y 200 bicicletas. Dos años después, este servicio público cuenta con 188.000 abonados, 400 estaciones y 6.000 bicicletas, que disponen de una red de carriles bici de 145 kilómetros, muchos de ellos segregados y 90.000 desplazamientos en 2008, con un grado de satisfacción de sus usuarios de 6,84. De forma complementaria, el Ayuntamiento sigue adoptando medidas de pacificación del tráfico, como las Zonas 30, que sin duda propician la elección de la bicicleta como vehículo para desplazamientos dentro de la ciudad.

Una implantación exitosa

El aumento del número de abonados, que creció un 23% en el último semestre de 2008, propició la introducción de nuevos servicios: el recibo electrónico o el refuerzo de la atención al usuario.

Zaragoza empezó su proyecto Bizi en mayo de 2008. La orografía de esta ciudad la hace ideal para circular en bicicleta, aunque este uso era minoritario hasta ese

Los estudios previos y el consenso de la población, dos de los puntos fuertes

Buenas prácticas

momento. La creación de nuevos carriles bici y la celebración de la Exposición Internacional sobre Agua y Desarrollo Sostenible fue la confluencia que permitió impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte y favorecer, de paso, la creación de nuevas infraestructuras ciclistas.

A finales de 2009, Zaragoza contará con 120 kilómetros de carril bici, todos ellos segregados. Otro de los objetivos en los que trabaja el ayuntamiento zaragozano es unir las grandes avenidas de la ciudad con el llamado “perímetro ciclista”, de forma que se cree una malla ciclista práctica y útil para este transporte. Actualmente, este servicio cuenta con 700 bicis y 100 estaciones, con una capacidad media de 21 enganches cada una.

Sevilla, que impulsó su proyecto gracias al Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta 2007-2009, cuenta hoy con 80.000 usos diarios de bicicletas, parte de los cuales corresponden al servicio de alquiler Sevici, que ofrece 2.500 unidades a 55.000 abonados. Dentro de este servicio público hay 250 estaciones y unas 5.350 plazas de aparcamiento privado. Sevilla cuenta con 84 kilómetros de carril bici, repartidos en ocho grandes itinerarios que abarcan toda la ciudad. Actualmente, con el objetivo de hacer más tupida la red, se están construyendo 30,6 kilómetros a modo de red complementaria.

Las valoraciones no pueden ser más positivas. Francesc Narváez, concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, valora así esta experiencia

La implantación de la bicicleta, una apuesta por la pacificación vial

en la Ciudad Condal: “la irrupción de la bicicleta en la vida cotidiana ha supuesto una auténtica revolución. En estos momentos, otras ciudades de todo el mundo se miran en Barcelona a la hora de diseñar políticas propias dirigidas a potenciar el uso de la bicicleta. El Bicing, pero también la extensa red de carriles bici o la implantación de las zonas 30, ha sido fundamental en la rápida extensión y aceptación de la bicicleta como vehículo entre los barceloneses”.

María Carmen Dueso, consejera de Servicios Públicos y cuarta teniente de alcalde del Ayuntamiento de Zaragoza, valora como “éxito rotundo” la experiencia en su ciudad. “La experiencia, no exenta de riesgos, ha sido muy positiva. Los zaragozanos han adoptado la bici como medio de transporte urbano, como un sistema cotidiano que ayuda a disfrutar de la ciudad de otra manera”. Dueso también apunta la apuesta que su consistorio hizo por el Plan de Movilidad Sostenible, hace cuatro años, y explica las actuaciones que están llevando a cabo: “en estos momentos estamos iniciando las obras de una línea de tranvía norte-sur que introducirá el transporte de alta capacidad, sostenible y accesible, en Zaragoza. El tranvía, la reestructuración del autobús urbano, la introducción de la bicicleta y el fomento de los itinerarios peatonales, son factores que harán de Zaragoza una ciudad en la que movilidad y calidad de vida serán protagonistas”.

El teniente de alcalde de Sevilla, Antonio Rodrigo, valora “la experiencia con un sobresaliente. Nuestro mayor refrendo y estímulo es la excelente acogida ciudadana”. Y no sólo de sus ciudadanos: Sevilla ha sido nombrada en Bruselas sede oficial del Velo-City 2011, el congreso internacional más importante relativo a la planificación ciclista, un reconocimiento global a esta ciudad por la calidad y la eficiencia con las que ha implantado su modelo.



RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA

En marzo de 2009 se constituyó en Sevilla la Red de ciudades por la bicicleta con el objeto de generar una dinámica entre las ciudades españolas para facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano, realizando para ello todas las acciones necesarias para impulsar la bicicleta como medio de transporte e intensificando las iniciativas adoptadas con el mismo objetivo por las administraciones públicas, las asociaciones y los demás agentes sociales.

Firmaron el acta fundacional Donosti (cuyo alcalde ejerce la presidencia de forma provisional), Albacete, Alcobendas, Alcorcón, Almonte, Alovera, Alzira, Badalona, Barcelona, Bilbao, Burgos, Castrillón, Cartes, Carlet, Córdoba, Eivissa, Gavà, Granollers, Logroño, Lorca, Lleida, Madrid, Mérida, Montcada i Reixac, Murcia, Olivares, Palma de Mallorca, El Prat de Llobregat, El Puerto de Santa María, Reocín, San Fernando, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Tegueste, Silla, Vic, Zaragoza y varios organismos, como la Diputación de Barcelona, el Servicio Catalán de Tráfico de la Generalitat de Cataluña, el Consorcio Deltebre - Sant Jaume d'Enveja y la fundación Movilidad de Madrid.

Declaración de Sevilla

La asamblea constituyente de la Red de ciudades por la bicicleta presenta la siguiente declaración sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, ecológico y sostenible:

1 Todas las personas, incluida la población infantil, tienen derecho a circular en bicicleta y a recibir la formación vial que se requiera para hacerlo con seguridad.

2 Resulta necesario que las ciudades se doten de vías ciclistas seguras, cómodas y útiles, donde se pueda circular evitando conflictos con otros usuarios de la vía pública. Igualmente, deben habilitarse aparcabicicletas donde se aparque de forma segura y cómoda.

3 La ciudad necesita de medidas para la pacificación del tráfico motorizado, zonas 30, que faciliten el desenvolvimiento de la bicicleta en la trama urbana.

4 Se insta a los ayuntamientos a que aprueben ordenanzas de circulación que establezcan un marco jurídico que propicie el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, garantizando la convivencia con los peatones y la prevalencia sobre los vehículos a motor. Así mismo, se les insta a reclamar la aprobación de una ley que regule el uso de la bicicleta como medio de transporte en el marco de la movilidad urbana sostenible.

5 La red de vías ciclistas debe incorporarse en el planeamiento urbanístico y estratégico municipal, desde su elaboración hasta su desarrollo y ejecución.

6 Las actuaciones políticas y administrativas para el fomento del uso de la bicicleta deben contar con la presencia activa de los agentes sociales y económicos, de organizaciones y colectivos, representativos de intereses sociales de las ciudades donde vayan a desarrollarse las iniciativas, garantizando una participación ciudadana real y efectiva.

7 Los ayuntamientos deben destinar recursos propios y contar con el apoyo de sectores económicos locales para dotar, suficientemente, proyectos, obras y demás iniciativas que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como para desarrollar programas sectoriales en educación, salud, ocio, medio ambiente, eficiencia energética, etc. que ayuden a crear una nueva cultura de la bicicleta.

8 Los ayuntamientos deben considerar la creación de un parque de bicicletas públicas como una nueva forma complementaria de estimular el uso de la bicicleta en las ciudades y como elemento cohesionador de la intermodalidad.

9 Se insta a las comunidades autónomas y a la Administración central del Estado a que colaboren con las administraciones locales para impulsar el uso de la bicicleta mediante estrategias que sirvan de apoyo técnico y económico a las políticas de fomento de la misma.

10 Los poderes locales deben desarrollar campañas de comunicación y difusión y poner en marcha iniciativas ejemplares de buenas prácticas.

¿Qué papel juega su Diputación en el ámbito de la movilidad local?

El aumento de infraestructuras viarias, una mayor distancia entre residencia, trabajo y ocio, el desarrollo urbano disperso o la distribución de mercaderías *just in time* son algunas de las causas que hacen de la movilidad local un fenómeno complejo. Desde las diputaciones, consejos y cabildos se están dando respuestas, trabajando en colaboración con los municipios y con las entidades. Esta sección refleja la actuación de los entes intermedios de gobierno local, sus retos, sus dificultades y sus oportunidades.



Antonio Martínez Caler
Presidente de la Diputación de Granada



José Muñoz Nuñez
Diputado Delegado del Área de Fomento de la
Diputación de Badajoz

La movilidad local en Granada

La Diputación de Granada apuesta por el fortalecimiento de la capacidad de gobernar de los gobiernos municipales y por la autonomía municipal. Desde esta concepción entendemos que la provincia es un territorio clave para la definición de políticas y para el progreso económico y social. En un territorio con una enorme diversidad y disparidad geográfica, el trabajo de Diputación en el mantenimiento y sostén de la red viaria de nuestra competencia se convierte en un instrumento clave para el reequilibrio territorial, el justo acceso de los municipios a los servicios y la comunicación entre ellos y las personas.

Nuestro espacio concreto de trabajo abarca tres ámbitos:

1. La Red de carreteras secundarias que configura una malla imprescindible de soporte a las relaciones de movilidad local. Nuestras inversiones se centran en garantizar un acceso adecuado a todos los núcleos habitados. **2.** En una provincia en cuya economía tiene una importante influencia el sector agrícola nuestro trabajo aborda los caminos rurales y la movilidad entre núcleos de población y en facilitar el acceso a las explotaciones agrarias, mejorando así la rentabilidad del sector primario en nuestra provincia, en colaboración con la Junta de Andalucía y los propios municipios. **3.** Nuestra apuesta por la sostenibilidad medioambiental implica desarrollar un ambicioso plan de carriles bici y caminos naturales, para comunicar los municipios de la aglomeración urbana y fomentar desarrollo de una red verde provincial insertada en la red verde europea.

La accesibilidad, una prioridad política

La Ley de accesibilidad de Extremadura, de 1997, provocó en los Servicios Técnicos del Área de Fomento de esta diputación la necesidad de formar, asesorar a los técnicos municipales y de redactar los proyectos de edificios y vías públicas en materia de accesibilidad, que se convirtió en una prioridad a llevar a cabo con la colaboración de asociaciones de discapacitados de ámbito local y regional. Junto con la realización de jornadas, cursos y campañas escolares y divulgativas de todo tipo, quiero destacar dos acciones básicas: la adaptación de todos los inmuebles provinciales, que se acometió a modo de ejemplo de cara a la exigencia a los municipios y, sobre todo, la redacción de planes comarcales de accesibilidad, los dos últimos adjudicados recientemente. El balance es de once planes comarcales y más de ciento sesenta planes municipales que estudian el estado y las soluciones de movilidad de todos los municipios, entidades locales menores y poblados de la provincia con una población inferior a 20.000 habitantes, sin coste alguno para los municipios, y que abarcan viario, edificios, transporte y comunicaciones, junto con el estudio económico de las actuaciones. A finales del 2009, seremos la primera provincia que disponga de plan de accesibilidad en todos sus municipios. La Fundación ONCE nos ha premiado con un galardón de ámbito regional y somos candidatos al Premio Nacional 2009 del CERMI. El mejor premio es que este trabajo ha calado en nuestros pueblos convirtiendo en normales actuaciones que hace muy poco parecían imposibles, complejas, costosas y excepcionales.



Antoni Pascual Ribot
Consejero ejecutivo de Obras Públicas
del Consell de Mallorca



Felipe López
Presidente de la Diputación de Jaén

Mejora global de la movilidad

El Consell de Mallorca asumió en el año 2002 la competencia en materia de carreteras de la isla. La herramienta básica de la que dispone el Consell de Mallorca para favorecer y mejorar la movilidad es el Plan Director Sectorial de Carreteras (PDSC), que actualmente está en fase de tramitación tras su aprobación inicial. Entre los objetivos recogidos en este nuevo plan, además de algunos generales que ya contemplaba el anterior, de 1998, podemos destacar algunos de los que afectan más directamente a la movilidad, como los siguientes:

- Estructurar un modelo jerarquizado de la red a partir del modelo viario histórico.
- Potenciar el sistema de relaciones intercomarcales y la red viaria secundaria.
- Adecuar las infraestructuras a las necesidades de transporte existentes. Asegurar un adecuado nivel de servicio y seguridad en función de las características de la demandada de transporte.
- Resolver el déficit de la infraestructura de comunicaciones. Dimensionar, diseñar y ubicar las infraestructuras viarias como elementos de soporte a la vertebración del territorio. Aumentar la accesibilidad y mejorar la fiabilidad, la fluidez y la comodidad del tráfico.

El Consell de Mallorca, mediante la Dirección Insular de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, prevé desarrollar el PDSC en sus distintas fases para cumplir con los objetivos propuestos y poder incidir de forma directa en la mejora global de la movilidad de la isla de Mallorca.

Jaén, movilidad urbana sostenible

La Diputación de Jaén está impulsando la elaboración de 26 planes de movilidad urbana sostenible para otros tantos municipios. Con dichos planes se pretenden establecer modos de desplazamiento más eficientes y menos contaminantes. La elaboración de estos 26 planes la lleva a cabo la Agencia de Gestión Energética de la Diputación (Agener) y su inversión global, una vez puestos en marcha, rondará los 1,2 millones de euros. Ya se encuentran vigentes los PMUS de Jaén capital, Linares, Úbeda y Alcaudete, y se está trabajando en la elaboración y puesta en marcha de los 22 restantes. El objetivo de estos planes es dotar a las localidades en las que se desarrollan de una herramienta que les permita minimizar la utilización del automóvil, potenciar el transporte público y el uso de la bicicleta, optimizar la circulación de vehículos o reducir las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera, entre otras posibilidades. Los planes de movilidad de los municipios ocupan el principal capítulo de la acción de la Diputación en materia de movilidad, que se complementan con acciones dirigidas al fomento del uso de la bicicleta en las ciudades patrimonio de la humanidad de Úbeda y Baeza, al diseño de itinerarios peatonales y a la impartición de cursos en torno a esta materia. El diseño de “caminos escolares sostenibles y seguros”, la formación en materia de movilidad y el desarrollo de buenas prácticas aplicables a las flotas automovilísticas es otra de las líneas en las que está implicada la Diputación.



Ricardo Melchior Navarro
Presidente del Cabildo de Tenerife



José Luis Baltar Pumar
Presidente de la Diputación de Ourense

Tenerife, la dotación de infraestructuras

La movilidad representa un concepto primordial en una sociedad desarrollada. De hecho, si las personas y las mercancías no disponen de un sistema que garantice los traslados de una forma eficiente y segura, resultará prácticamente imposible alcanzar unas cotas de progreso adecuadas, tanto en el terreno social como en el económico. Para ello se hace imprescindible contar con los debidos recursos y, sobre todo, con la dotación de unas infraestructuras que sean suficientemente capaces de cubrir las necesidades. Por ese motivo, desde las instituciones insulares tinerfeñas se ha puesto siempre el acento en la implantación de unos medios que faciliten los desplazamientos y contribuyan de esa manera a generar actividad. En ese contexto, al margen de las fórmulas tradicionales de transporte por carretera, una iniciativa ciertamente llamativa ha sido la implantación del tranvía en el área metropolitana de la isla, que ya cuenta con dos líneas y que ha obtenido una acogida extraordinaria por parte de los usuarios. Así, son más de cuarenta mil las personas que cada día utilizan este sistema para trasladarse a los centros residenciales, laborales, educativos, sanitarios, comerciales, etc.

Este novedoso medio se verá complementado en el futuro con dos líneas de tren hacia el norte y el sur de la isla, lo que sin duda facilitará en gran medida los movimientos, fundamentalmente aquéllos que se realizan a diario para desplazarse a los puntos donde la actividad económica es más pujante en la actualidad.

Una red de 1.500 km de carreteras

Los aspectos de movilidad de la provincia de Ourense están condicionados por su propia estructura sociogeográfica. Con poco más de 300.000 habitantes, la provincia tiene 92 ayuntamientos, de los que únicamente la capital de la provincia supera los 20.000 vecinos. Una gran dispersión poblacional existente, que queda especialmente visible si sabemos que tenemos un total de 3.684 entidades de población de diferentes dimensiones. Ante esta situación, la Diputación debe gestionar una red de carreteras propia que ronda los 1.500 kilómetros, cifra a la que debemos añadir otros 1.500 kilómetros de red viaria municipal, que en la mayoría de los casos es atendida también por la Diputación ante la imposibilidad de hacerlo los municipios, por su reducida dimensión y su carencia de medios, tanto económicos como técnicos. Ourense, como provincia de interior y con amplias zonas montañosas, añade estas peculiaridades a las dificultades propias de una Administración pequeña (provincial) para dar un servicio acorde con las necesidades actuales. En todo caso, además de los planes de red viaria local, muchas obras de planes provinciales incluyen acciones en vías municipales, para garantizar un estado de conservación y mantenimiento o mejora aceptables. Con los recursos de que disponemos, con una financiación basada en criterios poblacionales (que no pondera adecuadamente la dispersión ni el envejecimiento), se hace necesaria una mayor implicación de instituciones superiores (comunidad autónoma y Estado) para dar cobertura a esta gran necesidad.

El peaje urbano en Europa, aspectos clave

En la actualidad, distintas ciudades europeas están considerando la introducción de algún tipo de peaje urbano, con el fin de dar una respuesta a la congestión viaria, reducir la contaminación y financiar los nuevos requerimientos de infraestructuras y servicios de transporte. El ejemplo de Londres, cuyo peaje urbano se implantó en 2003 para acceder a una zona central de 32 km² y se amplió en 2007, ha sido determinante para la viabilidad del sistema. También Estocolmo cuenta en la actualidad con un nuevo peaje urbano, después de realizar una prueba piloto y ser sometido a referéndum. Los resultados de las experiencias llevadas a cabo indican que el peaje urbano provoca una disminución efectiva de la congestión y del tráfico que accede a la zona central y que se beneficia el sistema de transporte público de superficie. El seguimiento realizado no ha detectado impactos negativos apreciables sobre las zonas de frontera ni sobre las empresas y los comercios de las zonas afectadas.

En la actualidad, unas 32 ciudades europeas están considerando seriamente la posibilidad de introducir algún tipo de peaje urbano. El ejemplo de Londres, cuyo peaje urbano se implantó en 2003 para acceder a una zona central de 32 km², ha sido determinante para extender el interés de las autoridades locales y de los gobiernos en este tipo de solución. Distintas ciudades británicas han imitado el ejemplo de la capital, como es el caso de Durham o de Edimburgo, donde está previsto un referéndum sobre un peaje urbano en cordón.

También destaca la ciudad de Estocolmo, con un sistema de peaje similar al de Londres en un área central de 30 km². Y en Noruega, las principales ciudades, Oslo, Bergen y Trondheim, cuentan ya con peaje urbano.

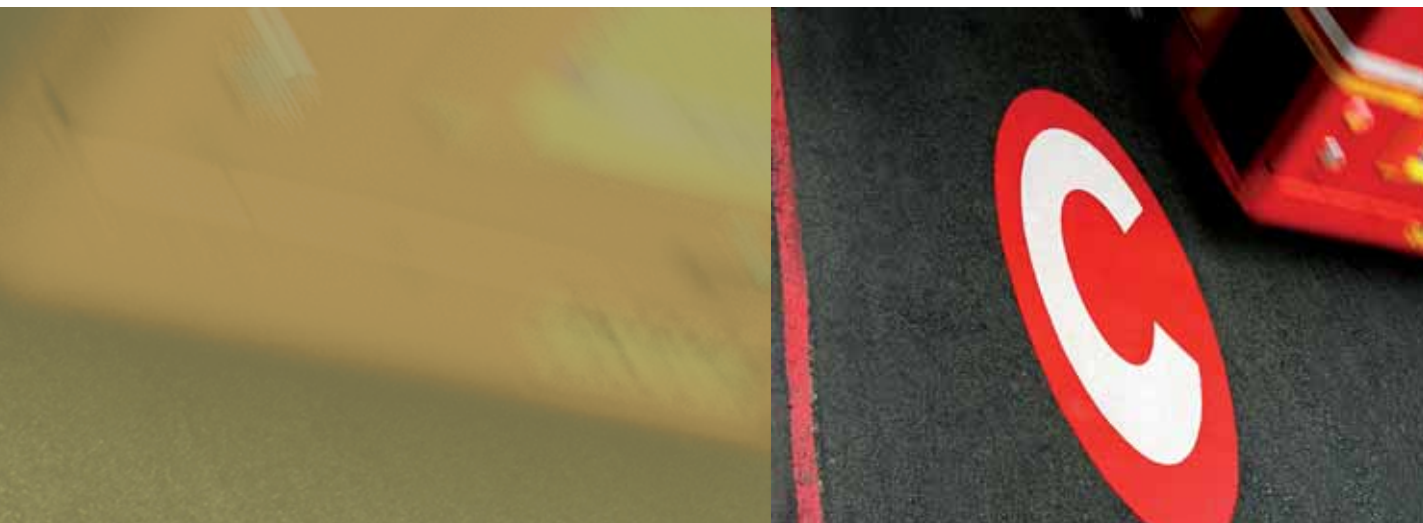
Entre otros sistemas existentes de peaje urbano destacan los históricos de Nueva York, Singapur y Hong Kong. Más recientemente, se ha realizado una experiencia de alcance limitado en Roma, en una zona de 6 km², y, finalmente, la gran operación implantada en Londres.

Las experiencias de Estocolmo y Londres. La ciudad de Estocolmo inició en el mes de enero de 2006 una prueba piloto con duración hasta el 30 de julio del

Texto: Joan M. Bigas y Julián Sastre, Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, España.

Publicado en: www.ciccp.es. Extracto del artículo original. Publicaciones. Cuaderno n.º 3 de la Comisión de Transportes.

Fotografías: Archivo



mismo año, seguida de un referéndum sobre su continuidad que fue resuelto con un posicionamiento favorable de los ciudadanos. La prueba se fundamentó en la demanda de los ciudadanos de limitar la circulación de coches, ya que en las encuestas la mayoría se muestra convencida de que para conseguir una ciudad sostenible no basta con la promoción del transporte público. Después del referéndum, en 2007 se procedió a la implantación definitiva del peaje urbano en una zona central de 30 km².

Los objetivos básicos del peaje urbano de Estocolmo son: Reducir el tráfico entre un 10 y un 15% en las vías principales; aumentar las velocidades medias de circulación; reducir las emisiones de CO₂ y otros contaminantes; que los residentes perciban una mejora de la calidad urbana y obtener más recursos para el transporte público.

En Estocolmo se han dispuesto 18 puntos de control a lo largo de un cordón que rodea una zona central de 30 km² y el paso del vehículo se detecta mediante un telepeaje colocado en el parabrisas de los vehículos que es identificado desde antenas exteriores. También existen cámaras detectoras de matrículas para los infractores. El pago se realiza a posteriori, mediante

pago manual o transferencia bancaria, o por Internet, y el importe es muy moderado, variable, de 1 a 2 euros por cada paso, según horas punta o valle, con un máximo de 6,4 euros. El horario es de 6.30 a 18.30 horas los días laborables. No están sometidos a peaje los vehículos de transporte público, los ecológicos, los oficiales, las emergencias, los taxis ni tampoco los vehículos en tránsito.

La prueba piloto ha sido asociada a mejoras paralelas del transporte público: 16 nuevas líneas exprés de autobús, ampliación de otras líneas, 200 autobuses adicionales, mejora de servicios de cercanías ferroviarias, 1.500 nuevas plazas de aparcamiento alrededor del cordón (gratuitas para usuarios del transporte público) y, como caso particular, la creación de una red troncal de autobuses complementaria a la de metro y con preferencia en las vías urbanas.

Los primeros resultados de la experiencia piloto de Estocolmo indican que los flujos de tráfico han descendido entre un 20 y un 25% en la zona afectada, que el volumen de viajeros en transporte público ha aumentado en 12.000 personas y que la venta de abonos

Resultados del peaje urbano de Londres se han mantenido estables desde su introducción en 2003

- La congestión de tráfico se redujo inicialmente un 30% dentro de la zona de peaje (el 20% en la extensión oeste). Sin embargo, se observa en los últimos años un aumento de la congestión de tráfico asociado a las transformaciones de la vía pública para dar prioridad y más espacio a autobuses, peatones y ciclistas.
- Las entradas de vehículos se han reducido un 14% y el tráfico interior, un 10% en la extensión oeste. El uso del coche también se redujo un 30%.
- Los autobuses se han beneficiado inicialmente del aumento de la velocidad comercial, aunque en años recientes se han visto afectados por el aumento de congestión debido al aumento de zonas peatonales y de ciclistas.
- El tráfico que cruza el cordón donde se aplica el peaje urbano se ha reducido un 21%.
- Los ingresos de 137 millones de libras en 2008 han sido invertidos principalmente en la red de autobuses.
- Alrededor del cordón se demuestra la ausencia de impactos apreciables.
- Los residentes en el área central muestran, por medio de encuestas, un alto grado de satisfacción.
- Los aspectos que los residentes valoran negativamente no están directamente relacionados con el peaje urbano, sino que tienen relación con el aparcamiento.
- Los residentes en el área central, que disfrutaban de descuentos, no han mostrado cambios apreciables en el uso del vehículo privado. En cambio, sí que ha existido un cambio de hábitos a favor del transporte público por parte de los residentes en las zonas exteriores.
- El impacto del peaje urbano sobre la economía de la zona central es irrelevante.
- Existe una reducción de accidentes atribuible al peaje urbano.
- No ha sido posible medir reducciones sensibles en las emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión asociadas directamente al peaje urbano.
- Se ha anunciado el aumento de la tarifa para los vehículos más contaminantes.



Aspectos clave para la aplicación de un proyecto de peaje urbano

Las conclusiones de los procesos puestos en marcha permiten describir un modelo que sería de aplicación a ciudades españolas, el cual debería como mínimo tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Deben llevarse a cabo estudios de viabilidad completos y, sobre todo, de análisis de alternativas, como la regulación del aparcamiento mediante tarifa.
- Hay que tener en cuenta que el proyecto recibe en sus inicios un mayor grado de rechazo que de apoyo. Los comerciantes suelen liderar los grupos contrarios al peaje urbano.
- En cambio, los residentes en el exterior del cordón, que suelen ser los realmente más afectados por la medida, se quejan menos, pero suelen tener menor participación en la toma de decisiones. Por este motivo también deben ser tenidos en cuenta.
- El rechazo se puede aminorar mediante amplias campañas informativas sobre la congestión y la contaminación, así como sobre las dificultades del transporte público.
- Es fundamental adoptar y publicitar un esquema claro y comprensible de reinversión directa de los fondos obtenidos con el peaje urbano en sectores como el transporte público o el medio ambiente.
- La tecnología actualmente ya no suele ser un condicionante ni una barrera para implantar el peaje urbano en una ciudad.
- Resulta bastante difícil estimar de antemano los ingresos que se pueden obtener. Es necesaria una diversificación en los medios de pago, para facilitar a los usuarios el acceso al sistema.
- Es necesario monitorizar rigurosamente la situación del tráfico antes y después de la aplicación del peaje urbano.
- También es necesario investigar el impacto sobre la economía de la zona afectada y sobre la economía de las zonas adyacentes.
- El transporte público debe estar preparado para captar un cierto número de viajeros del vehículo privado y también del metro, atraídos por la mejora del servicio de autobuses.

mensuales ha aumentado en 20.000 unidades.

En la ciudad de Londres, el encargo del alcalde Ken Livingstone puso en marcha un proceso que culminó con la implantación en 2003 de una “tasa de congestión” (Congestion Charge) o peaje para acceder a una zona central de 32 km². La zona central, con una viabilidad reducida y sinuosa, sufría antes de 2003 una enorme congestión viaria: la velocidad se había reducido a 12 km/h y las colas suponían el 50% de un trayecto.

El éxito del funcionamiento de la *Congestion Charge* se tradujo en una ampliación del área de peaje al oeste de Londres durante el año 2007. Sin embargo, el nuevo alcalde de Londres anunció hace unos meses la eliminación de la extensión al oeste para el año 2010, como resultado de una consulta popular realizada al efecto por el nuevo equipo de gobierno local.

La *Congestion Charge* nació con los objetivos de reducir la situación de congestión viaria en la zona central de Londres; conseguir mejoras en la red de autobuses y mejorar la distribución de mercancías, partiendo de la premisa de que la inversión en infraestructuras, por sí sola, no produce efectos globalmente positivos, debiendo ir acompañada de una gestión sostenible de la movilidad.

En la preparación del peaje urbano se llevó a cabo una consulta con los agentes sociales que duró 18 meses. También una campaña informativa de gran alcance, política y mediática, con un teléfono de información y páginas web específicas. La opinión pública estaba dividida, aunque una gran mayoría deseaba alguna acción para reducir la congestión. Muchas voces representativas (prensa, asociaciones del automóvil) duda-



ban de la eficacia de la nueva tasa o de las posibilidades de aplicación real a corto plazo.

La tasa de congestión actualmente tiene una tarifa de 8 libras para todos los vehículos que da derecho a acceder a la zona restringida central de 7 a 18 horas de lunes a viernes. Los residentes también pagan, aunque una tarifa muy reducida, con descuentos del 90%. Los sistemas de pago son Internet (17%), vía SMS (14%), mediante máquinas de pago en la calle (34%), por correo (2%) y por teléfono (33%). Existe un sistema de cámaras (688 en total) en los límites de la zona central que capturan la matrícula de los vehículos que atraviesan la frontera de la zona restringida.

1

Gobierno de España **Aprobada la Estrategia** **Española de Movilidad** **Sostenible**

El Consejo de Ministros ha aprobado la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), una hoja de ruta que marca los objetivos y las directrices generales que permitirán un cambio de modelo en los transportes de España, de manera que estos sistemas se rijan por criterios de sostenibilidad no sólo económica, sino también social y ambiental. La Estrategia pretende reducir el consumo energético y las emisiones de carbono y contiene decenas de medidas encaminadas a reducir el uso del vehículo privado en favor del transporte público, con especial atención al modo ferroviario. Asimismo, recoge propuestas para que administraciones, empresas, agentes sociales y ciudadanos adopten acciones que hagan que el modelo actual sea más eficiente y sostenible. Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud, y gestión de la demanda.

2

Diputación de Barcelona **La Unión Europea reconoce su política de movilidad urbana**



En el marco de la European Conference of Mobility Management (ECOMM), la Diputación de Barcelona ha sido reconocida por el apoyo que ofrece a los municipios en movilidad local. Un centenar de estudios que se concretarán en 60 planes de movilidad urbana al final del mandato, la formación de técnicos municipales en los perfiles necesarios para desarrollar estos nuevos instrumentos de planificación y una política de difusión e información avalan este reconocimiento.

En 2003, la Diputación de Barcelona, siguiendo las pautas de la pionera Ley de movilidad urbana de la Generalitat de Cataluña, inició un programa de apoyo técnico en movi-

lidad urbana, que se concretó en la primera legislatura (2003-2007) en el desarrollo de 41 estudios de movilidad. Pero el auténtico boom de la movilidad se está produciendo en la actual legislatura (2008-2011), en la que ya se están realizando un centenar de estudios, de los cuales 60 son planes de movilidad urbana. La formación de técnicos municipales, mediante la realización de tres jornadas anuales sobre movilidad, seguridad vial y accesibilidad, complementa el programa. En el ámbito de la difusión y la información nació <http://xarxamobal.diba.cat/>, que tiene como principal objetivo difundir buenas prácticas e información de interés entre los técnicos municipales de los diferentes ayuntamientos.

3

Cabildo de Tenerife

Tranvía de Tenerife, una red de transporte guiado



El Cabildo de Tenerife, de la mano de Metropolitano de Tenerife (MTSA), inauguró recientemente un nuevo servicio tranviario, la Línea 2 (L2), que conecta entre sí las zonas de La Cuesta y Tíncer, barrios de enorme intensidad poblacional del área metropolitana. La entrada en servicio de este ramal ha supuesto el nacimiento de la primera red tranviaria de Canarias, un hito respaldado por los más de cincuenta y cinco mil pasajeros que lo utilizan diariamente en sus desplazamientos.

Con esta incorporación, Tenerife pasa a formar parte del reducido grupo de ciudades españolas, junto con Barcelona, Bilbao y Valencia, que tienen red tranviaria, infraestructura ésta que ha permitido ofrecer un sistema de transporte altamente competitivo, puntual, rápido, seguro y cómodo para el usuario, y ecológico para la población en general, con lo que se implementa con la aspiración de convertirse en un sistema sostenible desde cualquier punto de vista.

4

Diputación de Lugo

Ahorrrará dinero a los ayuntamientos con un sistema pionero de contratación del suministro eléctrico

El presidente de la Diputación, José Ramón Gómez Besteiro, y el diputado de Cooperación con los Ayuntamientos, Antonio Gato Sopengas, presentaron este nuevo sistema que ofrecerá el organismo oficial para la contratación conjunta del suministro eléctrico de los municipios, lo que permitirá un precio más económico que el actual y supondrá un ahorro significativo en la factura de cada ayuntamiento. Gómez Basterio destacó durante la presentación que “ésta es una muestra de austeridad bien entendida. En los momentos económicos difíciles hay que reinventar fórmulas. Uno demuestra que es un buen gestor cuando los recursos son limitados y la necesidad agudiza el ingenio”.

De esta manera, la institución luguesa se convierte en la primera diputación de España que pone en marcha esta iniciativa que permitirá un precio más económico que el actual y supondrá un ahorro significativo en la factura de cada municipio.

5

Gobierno de España

Durante este año se han creado tres nuevos municipios, 16 han cambiado de nombre y 258 han modificado sus lindes

En los primeros seis meses del año se han creado en España tres municipios, otros 16 han cambiado de nombre y 258 han sufrido modificaciones en sus lindes, según datos del registro de la Dirección General de Cooperación Local del Ministerio de Política Territorial.

Los municipios creados son Villanueva de la Concepción, segregado de Antequera (Málaga); Vegaviana, segregado de Moraleja (Cáceres), y Alagón del Río, segregado de Galisteo (Cáceres). En España existen un total de 8.115 municipios. Respecto a los 16 municipios que han cambiado de nombre, todos pertenecen a la Comunidad Foral de Navarra y cambiaron su nombre bien para traducirlo al euskera o bien para establecer una denominación bilingüe. Por último, el Ministerio de Política Territorial ha registrado 129 deslindes, que afectan a 258 municipios. Estos procesos administrativos, que registra este departamento, fijan los límites de los municipios colindantes.

6

Comité de Regiones

Dictamen sobre movilidad urbana



El Comité de las Regiones publicó, en el Diario Oficial de la Unión europea de 25 de agosto, un Dictamen sobre el plan de acción sobre movilidad urbana, donde se pronuncia por un modelo que permita que los planes de movilidad urbana sean aplicados a través de acuerdos sostenibles a largo plazo entre entes públicos o entre el sector público y el privado, o mediante acuerdos de movilidad. Por otro lado, solicita a la Comisión Europea que establezca un instrumento de financiación que anime a las zonas urbanas y metropolitanas a elaborar planes de movilidad y que aporte valor añadido al proceso a través de la concesión de premios e intercambio de las mejores prácticas.

7

Consell de Menorca

1,5 millones para transporte

El presidente del Consell de Menorca, Marc Pons, y el presidente del Gobierno de las Islas Baleares, Francesc Antich, firmaron un convenio de colaboración para la mejora de las infraestructuras, los equipamientos y los servicios de transporte de la isla, según el cual el Ejecutivo autonómico se compromete a aportar 1,5 millones de euros para que el consejo ejecute mejoras en el sistema de transporte público por carretera. En concreto, servirá para programas de nuevas líneas y mejoras; servicios especiales de transporte; programa de fidelización y compensación tarifaria; transporte escolar; mantenimiento; asistencia al viajero, y marketing e información. El consejo se asegura de esta manera una dotación económica suficiente para prestar con garantías este servicio mientras no se resuelva la transferencia de la competencia en materia de transporte por carretera al Consell de Menorca y, por lo tanto, se revise la transferida a los consejos de Menorca, Ibiza y Formentera en 1993, revisión que está prevista que se haga efectiva a partir del 1 de julio de 2011.

8

FEMP

Reivindica nuevos ámbitos de relación internacional para los gobiernos locales

El mundo globalizado exige a los gobiernos locales el establecimiento de nuevos ámbitos de relación porque “pertenece a un complejo entramado institucional que une a las ciudades, formamos parte de una realidad internacional y debemos evolucionar con ella”. Así se manifestó el presidente de la FEMP, Pedro Castro, en el transcurso de su intervención en la Cumbre Hemisférica de Alcaldes que se celebró en la ciudad argentina de Mar del Plata. Pedro Castro se refirió a la diplomacia de las ciudades como uno de los principales aspectos que conforman la actividad internacional de los gobiernos locales y que convierten a éstos en “verdaderos actores internacionales” con un protagonismo creciente en cuestiones como la promoción del diálogo, la prevención de conflictos y el apoyo a otras ciudades en la reconstrucción posterior a los mismos. El presidente de la FEMP recordó “el deber de las ciudades de trabajar por la paz, la libertad, la democracia y la prosperidad, así como de contribuir en la agenda internacional en pro del desarrollo y de estos objetivos”.

9

Diputación de Girona

Potencia las vías verdes para la movilidad de peatones y bicicletas



“El secreto de las vías verdes” es el nuevo proyecto que ha puesto en marcha la Diputación de Girona, mediante el Consorcio de les Vías Verdes, para dar a conocer y promocionar los atractivos de los municipios por donde discurren los carriles de la demarcación, una de las apuestas por la movilidad sostenible más ambiciosas por las que trabaja la institución. Las vías verdes son corredores de comunicación sostenibles e integrados en el medio natural que discurren sobre antiguos tramos del ferrocarril hoy en día desafectados de tráfico y destinados a nuevos usos no motoriza-

dos: peatones y bicicletas. En colaboración con otras instituciones y 23 municipios de los alrededores de las rutas entre Ripoll y Sant Feliu de Guíxols, se han creado itinerarios temáticos. Hasta la fecha, son cuatro los recorridos adecuados: la Ruta del Hierro y del Carbón, de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses, Ogassa y Olot; la Ruta del Carrilet Olot-Girona; la Ruta del Carrilet II Girona-Sant Feliu de Guíxols, y la Ruta del Tren Petit Palamós-Palafrugell, y un total de 145 kilómetros que permiten llegar, a pie o pedaleando, desde el Pirineo gerundense hasta la Costa Brava.

10

Ayuntamientos

Girona pone en marcha su Girocleta



El Ayuntamiento de Girona ha iniciado la colocación de las estaciones del servicio de alquiler de bicicletas de Girona, que entró en funcionamiento a finales de septiembre con el nombre de Girocleta. El abono anual costará 30 euros, como en el Bicing de Barcelona. La Girocleta constará de 160 bicicletas, ocho estaciones y 200 estacionamientos. Actualmente, en Girona hay 10 kilómetros de carril bici segregado, 8,3 de vía verde, más de 100 calles señalizadas como zona de velocidad 30 –lo que da prioridad a los ciclistas– y 146 aparcamientos para bicis con capacidad para 1.418 unidades.

11

Diputación de Jaén

Acuerdo para acondicionar el camino natural que une los municipios de Rus y Canena

El acondicionamiento del camino que une las poblaciones de Rus y Canena será posible gracias al convenio firmado entre la Diputación Provincial de Jaén y el Ayuntamiento de Rus, que establece la concesión de una subvención de cerca de 62.000 euros por parte de la corporación provincial para poner en valor la vía que comunica ambos municipios y convertirla en un camino natural preparado para el uso y disfrute de los vecinos de estas localidades. El itinerario tiene 832 metros. Este trayecto se asfaltará con un doble tratamiento superficial, se añadirá la instalación de alumbrado y puntos de agua donde sea posible, además de mobiliario urbano acorde con el entorno.

La construcción de este camino natural entre las localidades de Rus y Canena se suma a los proyectos que se están impulsando de diferentes vías verdes en la provincia de Jaén, con los que se pretende crear un gran corredor verde que atraviese el territorio jiennense y que conecte con las provincias de Córdoba y Albacete.

12

Gobierno de España

Dos alcaldes y ochenta y cinco concejales son de nacionalidad extranjera

Desde la celebración de los comicios municipales de 2007 y hasta el pasado 30 de junio, las alcaldías de los 8.112 municipios españoles han sido ocupadas por 8.416 alcaldes. Sólo dos de ellos no tienen nacionalidad española. Claude George Edgar Doppia, de nacionalidad francesa, ocupa la alcaldía del municipio salmantino de Rollán y Ann Gyles Gyles, de origen belga, es alcaldesa en Alfés (Lleida). Los ciudadanos comunitarios que residen en un estado miembro distinto de su estado de origen pueden votar y presentarse como candidatos en las elecciones municipales, según estableció la Directiva 94/80/CE, que fija las modalidades del derecho de sufragio activo y pasivo en las elecciones municipales.



13

Municipios

354 municipios españoles se apuntaron a la Semana de la Movilidad

Un total de 354 municipios españoles participaron en la Semana de la Movilidad, una iniciativa europea con la que ayuntamientos y agentes sociales pretenden llamar la atención sobre las ventajas que tiene para la salud y para el medio ambiente la utilización de un transporte más limpio y eficiente. Bajo el lema "Mejora el clima de tu ciudad", las ciudades participantes organizaron diversas actividades durante la semana y tienen que mantener, al menos, una medida permanente como muestra del compromiso del ayuntamiento de promover entre los ciudadanos hábitos sostenibles.

Este año se han llevado a cabo 3.575 medidas permanentes, lo que significa aproximadamente diez proyectos en cada municipio, la más alta de las cifras alcanzadas a lo largo de los diez años de la celebración de esta semana. Desde 2006 se han comprometido a gestionar buenas prácticas sostenibles 97 municipios, 26 organizaciones sociales, 13 empresas y 7 instituciones

14

Diputación de Badajoz

Toda la provincia de Badajoz dispone ya de planes de accesibilidad



La Diputación de Badajoz acaba de licitar la redacción de los dos últimos Planes de Accesibilidad comarcales para Los Llanos de Olivenza y Tierra de Barros-Los Baldíos. Completa así la totalidad de la provincia con los 130 de los 700 Planes de Accesibilidad redactados en toda España. A los once planes comarcales, la provincia de Badajoz suma también algunos planes locales, específicos por su riqueza patrimonial como en el caso de Olivenza, que dispone

desde hace tres años de un proyecto de ordenación urbana que concilia la accesibilidad con un plan de movilidad en su casco antiguo.

En estos años la Diputación ha destinado más de tres millones de euros para la redacción de los planes que, una vez finalizados se han entregado a cada uno de los municipios menores de veinte mil habitantes. Esta herramienta ha servido también para que 38 proyectos de los aprobados este año con cargo al Plan Extraordinario de Inversión Local (Plan E) acometieran distintas obras de mejora de la accesibilidad: desde la conversión de calles en plataformas únicas hasta el rebaje de Acerados, rampas o eliminación de barreras o traslado de mobiliario urbano.

Esta política se ha venido desarrollando desde que en 2000 gracais a un convenio entre la Institución Provincial, la Asociación para la Atención de Minusválidos Físicos (APAMEX), el IMSERSO y la Fundación Once.

Novedades

Jurídicas

Real decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.

Resolución de 20 de julio de 2009 de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 30 de junio de 2009, en el que se aprueba la modificación de la Instrucción que regula el formato de la Cuenta General de las Entidades Locales en soporte informático y el procedimiento telemático para la rendición de cuentas.

Sentencia del Tribunal Supremo

El Tribunal Supremo declara que la antijuridicidad, como requisito del daño indemnizable, no viene referida al aspecto subjetivo del actuar antijurídico de la Administración, sino al objetivo de la ilegalidad del perjuicio, en el sentido de que el ciudadano no tenga el deber jurídico de soportarlo, ya que en tal caso desaparecería la antijuridicidad de la lesión al existir causas de justificación en el productor del daño, esto es, en el actuar de la Administración.

Normativa aplicada: art. 106.2 CE; art. 92.1, 139, 141, 142 y 144 LRJCA.

Sentencia Tribunal Supremo. Fecha: 12/5/09. Número de recurso de casación: 8595/2004. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Sexta. Ponente: Excmo. Sr. D. Octavio Juan Herrero Pina.

Sentencia del Tribunal Supremo

El Tribunal Supremo tiene declarado que la bonificación está prevista, si así lo establecen las ordenanzas fiscales, a favor de las construcciones, instalaciones u obras que sean declaradas de especial interés o utilidad municipal, todo ello con independencia de quién realice la actividad, por lo que la ejecución de la obra a través de un contratista no puede modificar el alcance del beneficio. La ley sólo exige solicitud del sujeto pasivo, no del contribuyente, por lo que en modo alguno puede excluirse al sustituto, distinción que tras la reforma de la Ley 51/2002 carece de sentido, a estos efectos, al reconocer a este último el derecho de repetición, que no venía recogido en la redacción originaria.

Normativa aplicada: art. 102.1, 103.2 y 104.2 Ley reguladora de las haciendas locales; art. 30, 35.4 y 101.2 Ley general tributaria; art. 139.2 LRJCA.

Sentencia Tribunal Supremo. Fecha: 5/5/09. Número de recurso de casación: 60/2007. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Segunda. Ponente: Excmo. Sr. D. Emilio Frías Ponce.

Bibliográficas

Anuario del Gobierno Local 2008. Gobierno local y desarrollo estatutario

FONT I LLOVET, TOMÀS / GALÁN GALÁN, ALFREDO (DIRS.)

Fundación Democracia y Gobierno Local, Institut de Dret Públic, Barcelona-Madrid, 2009

El Anuario contiene una valoración general sobre desarrollo estatutario y gobierno local en la que se pondera la garantía de la autonomía local en el desarrollo estatutario y en la jurisprudencia constitucional y la influencia de la crisis económica en la financiación.



Guía práctica PMUS, para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España

Publicadas por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

Estos nuevos instrumentos aportan criterios e inciden en la necesidad de habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, para la concienciación e implicación de toda la sociedad y la colaboración entre las administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, de la movilidad urbana.



Manual práctico de derecho urbanístico de Andalucía

GUTIÉRREZ COLOMINA, VENANCIO / GUTIÉRREZ JULIÁN, FRANCISCO JAVIER (COORD.)

Análisis y Comentarios, núm. 31. Ed. Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional (CEMCI), Diputación de Granada, <http://www.cemci.org>, 2009

De contenido práctico, contiene un CD con un formulario de los procedimientos más usuales en el ámbito del urbanismo. Se busca una actualización legislativa, incorporando al derecho urbanístico andaluz los cambios normativos autonómicos en la ordenación territorial y urbanística.



Anuario de Derecho Municipal 2008

VELASCO CABALLERO, FRANCISCO (DIR.)

Instituto de Derecho Local, Universidad Autónoma de Madrid (idl-UAM), Marcial Pons, Madrid, 2008

Contiene, entre otras cosas, un catálogo de criterios para las reformas obligatorias que verán la luz en 2009 y se analizan cuestiones de actualidad, como el régimen de la política local, la organización de las áreas metropolitanas y la gestión de la actividad en los municipios particulares.



Novedades



Convocatorias, premios, jornadas

Del 15 de octubre de 2009 al 19 de junio de 2010

Curso Planificación y Dirección en Movilidad

Organizado por: Universidad Politécnica de Cataluña.

Lugar: Barcelona, del 15/10/2009 al 19/6/2010 los jueves, viernes y sábados

Precio: 6.500 euros

15 y 16 de octubre

Curso Aplicación del IVA por las entidades locales y sus sociedades mercantiles

Organizado por: CEMCI, Granada.

Director: Francisco de Paula Aguilera González, interventor general del Ayuntamiento de Granada

Lugar: Granada

Más información: www.cemci.org

19 y 20 de octubre; 5 y 6 de noviembre de 2009

III Curso de Gestión Tributaria y Recaudación en las Entidades Locales

Organizado por: Colegio de Secretarios, Interventores y Tesoreros de Administración Local de Sevilla (COSI-TAL), Diputación de Sevilla.

Lugar: Sevilla

Más información: www.cosital.es/noticias-y-actualidad.html, www.dipusevilla.es

18 de enero de 2010

Curso de especialización: Urbanización y movilidad (a distancia)

Organizado por: Universitat Oberta de Catalunya.

Precio: 500 euros

Más información: <http://www.uoc.edu/masters>

Webs

<http://www.aetransport.org>

Association for European Transport (AET)

La Asociación para el Transporte Europeo, organización sin ánimo de lucro, fundada en 1998 en Londres, tiene como misión avanzar en la planificación del transporte mediante el debate entre profesionales. Abierta a personas y a organizaciones, promueve el trabajo en red y el intercambio de información y oportunidades con grupos de interés, conferencias y una web exclusiva para socios. Tiene 350 miembros en 35 países y organiza la Conferencia Europea de Transporte. Web en inglés.



<http://www.emta.com>

European Metropolitan Transport Authorities (EMTA)

Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano congrega a 33 órganos gestores del transporte público de las principales áreas metropolitanas europeas. Su web permite acceder a los trabajos elaborados por las ciudades asociadas (seis de ellas, españolas), cuyo objetivo es mejorar la gestión de la movilidad y la calidad de los servicios de transporte público en el entorno urbano. Aunque tiene su sede en París, los contenidos generales de la web están en inglés y sólo algunos documentos están disponibles también en castellano, francés y alemán.



<http://www.ecf.com>

European Cyclists' Federation (ECF)

La Federación Europea de Ciclistas fue fundada en 1983 y hoy cuenta con 60 entidades que participan en un marco de 37 países, algunos de ellos de América y Oceanía. Su objetivo es la extensión del uso de la bicicleta para favorecer la movilidad sostenible y el bienestar público. La ECF persigue un cambio de actitud, de políticas y de presupuestos a escala europea, a través del intercambio de conocimientos. La web –en inglés– dispone de enlaces a las páginas de todos los miembros e incluye estudios, encuentros y noticias. Oficina en Bruselas.



Novedades

Agenda

20 de octubre de 2009

VI Jornada Técnica de Movilidad: el transporte público en zonas de baja densidad

Organiza: Diputación de Barcelona.

Lugar: Espai Francesca Bonnemaison de Barcelona. Calle Sant Pere més Baix, 7

Inscripciones: http://www.diba.cat/jornades/jornada_mobilitat

Más información: <http://www.diba.cat/cjs>

Contará con experiencias de la provincia de Barcelona, las Islas Baleares, el Reino Unido, Suiza y Francia.



22 y 23 de octubre de 2009

I Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial

Coordina: FEMP.

Lugar: Gijón.

Más información: <http://www.seguridadvialurbana.es/>

27 a 30 de octubre de 2009

TRAFIC 2009

Lugar: Feria de Madrid.

Más información:

<http://www.ifema.es/web/ferias/trafic/default.html>

17 y 18 de noviembre de 2009

Jornadas sobre la Ley de promoción de la autonomía personal y atención a personas en situación de dependencia

Organizado por: Fundación Democracia y Gobierno Local, Diputación de Barcelona.

Lugar: Barcelona

Más información: www.gobiernolocal.org, www.diba.cat

1^{er} Premio DERECHOLOCAL

derecho**local**.es

1/ Presentación al Premio

Pueden presentarse al Premio "Derecho Local" todos aquellos artículos doctrinales jurídicos inéditos, elaborados por personas físicas o jurídicas, que no se hayan publicado en libros, revistas u otros medios de difusión, información o comunicación, en cualquier formato o soporte, ni hayan concurrido a otros premios. El carácter inédito de los artículos que se presentan al Premio deberá mantenerse hasta la fecha de publicación del fallo del Jurado.

2/ Objeto de los artículos

Los artículos podrán versar sobre cualquier tema jurídico de estudio o investigación relacionado con el Gobierno y la Administración Local en España.

3/ Dotación del Premio

El Premio estará dotado con 12.000 € y un accésit de 3.000 €.

El Jurado podrá declarar desierto el Premio o el accésit, o concederlo a más de un artículo, en cuyo caso se dividirá su dotación económica entre los artículos premiados.

4/ Requisitos de los artículos que se presenten al Premio

La extensión de los artículos que se presenten al Premio no podrá ser inferior a 40 páginas ni superior a 100.

Los artículos se presentará en soporte electrónico y papel.

Se presentará una copia de los artículos en soporte electrónico ajustada al formato de Microsoft Word, letra Times New Roman nº 12, e interlineado de espacio y medio. Se presentarán tres copias de los artículos impresas en papel, por una sola cara, ajustadas al formato DIN-A4, letra Times New Roman nº 12 e interlineado de espacio y medio.

Los trabajos podrán presentarse en castellano o cualquiera de las lenguas oficiales autonómicas. En este último caso, deberán venir acompañados de una versión traducida al castellano.

No se valorarán los artículos que contengan citas de jurisprudencia con referencia de productos jurídicos de editoriales que no pertenezcan a El Derecho Grupo Editorial. Los aspirantes al Premio que lo deseen podrán solicitar a El Derecho Grupo Editorial claves gratuitas de usuarios y contraseñas de la obra "Derecho Local", vigentes hasta el término del plazo para la presentación de artículos.

5/ Formalidades en la presentación de los artículos. Anonimato

Los artículos no incorporarán ninguna referencia que permita identificar a sus autores.

Con dicha finalidad, los artículos se remitirán a la Editorial en sobre cerrado y haciendo constar en la parte exterior del sobre el título del artículo y un pseudónimo.

Dentro de dicho sobre se incluirá otro, igualmente cerrado e identificado también externamente por el título del artículo y pseudónimo, donde se incluirán los datos personales y profesionales del autor, así como una breve referencia de su currículum, y una declaración de cesión de los derechos de propiedad intelectual si el trabajo fuera premiado.

Los sobres con los datos de identificación de los autores serán custodiados en la Editorial hasta que el Jurado lleve a cabo la selección de los artículos premiados. Los aspirantes al Premio preservarán su anonimato, siendo excluidos del Premio aquellos artículos cuya autoría sea conocida antes de que el Jurado seleccione a los premiados.

Cualquier infracción de las bases del Premio por los aspirantes que implique su identificación llevará consigo la exclusión.

6/ Remisión de los artículos

Los artículos deberán enviarse, con las formalidades expresadas en el apartado anterior, a la sede de El Derecho Grupo Editorial, sita en el Edificio El Derecho, Calle Lagasca nº 45 de Madrid, o remitirse a la indicada dirección por cualquier medio que permita constatar su envío antes del 15 de diciembre.

7/ Jurado del Premio

El Derecho Grupo Editorial designará al Jurado del Premio, que estará integrado, en todo caso, por su Presidente, dos magistrados, dos catedráticos de universidad propuestos por la Fundación Democracia y Gobierno Local, y dos funcionarios de la Administración Local con habilitación nacional, propuestos por el Consejo General de Secretarios, Interventores y Tesoreros de la Administración Local (COSITAL). La Editorial seleccionará a uno de los miembros del Jurado para que desempeñe los cometidos de Secretario, actuando con voz y voto.

La designación de los miembros del Jurado se hará pública por la Editorial inmediatamente después de la finalización del plazo de entrega de los trabajos.

Los miembros del Jurado guardarán la debida confidencialidad sobre la deliberación y evaluación de las candidaturas presentadas.

8/ Fallo y entrega del Premio

El Jurado fallará el Premio durante el mes siguiente a la fecha de su designación, comunicando su fallo a los premiados.

La entrega de los premios tendrá lugar en un acto público.

Transcurrido el periodo de un mes sin que el Jurado hubiera fallado el Premio, se entenderá desierto.

9/ Publicación de los artículos premiados

El Derecho Grupo Editorial se reserva el derecho a publicar e incorporar a sus bases de datos los artículos premiados.

10/ Aceptación de las bases y de su aplicación

La participación en el Premio implica la aceptación de las bases.

Para más información:

www.gobiernolocal.org; www.derecholocal.es; www.cosital.es



Fundación
Democracia
y Gobierno Local

ELDERECHO
GRUPO
EDITORIAL



Secretaría Interventoría y
Tesoraría de Administración Local
Consejo General



Patrocinan



