

46/47



Número 46/47 Tercer y cuarto trimestre 2019

Revista Democracia y Gobierno Local



Fundación
Democracia
y Gobierno Local



Movilidad sostenible

- Una movilidad urbana más sostenible, por José Fariña Tojo
- Entrevista a Núria Marín (presidenta de la Diputación de Barcelona y de la Fundación Democracia y Gobierno Local): El cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es el mayor reto global al que nos enfrentamos
- Debate: ¿Cuáles son los retos de la movilidad sostenible en su territorio?

Índice



Fotografía de portada: iStockphoto

- 03 Editorial
- 04 Tema central
Una movilidad urbana más sostenible
- 14 Entrevista
El cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es el mayor reto global al que nos enfrentamos
- 18 Debate
¿Cuáles son los retos de la movilidad sostenible en su territorio?
- 42 Se ha publicado en
Movilidad urbana sostenible: Política europea, práctica y soluciones
- 46 Buenas prácticas
El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) como pilar de apoyo hacia la consecución de una movilidad sostenible
- 52 Novedades

La Fundación Democracia y Gobierno Local es una entidad constituida en el año 2002 e integrada por 25 diputaciones y cabildos 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 la presidenta de la Diputación de Barcelona e integrado por los presidentes de las diputaciones de A Coruña, Alicante, Ávila, Badajoz, Burgos, Cáceres, Girona, Granada, Huesca, Jaén, León, Lleida, Lugo, Málaga, Ourense, Pontevedra, Segovia, Sevilla, Valencia, Valladolid, Zamora y Zaragoza, y los presidentes de los cabildos de Gran Canaria y Tenerife.

La Revista: Presidente del Consejo Editorial y director de la Fundación: Ramon Camp i Batalla. **Gerente:** José Luis Moreno Torres. **Coordinación de contenidos:** Antonio Arroyo Gil. **Consejo Editorial:** Amalia Ballesteros, Zaida López, José Antonio Duque, Marina Espinosa, Martín Fernández, Mònica Fulquet, Francisco García, Gema Giménez, Francisco Cacharro, María Hurtado, José Luis Lucas, Gabi Moreno, José Negrón, Susana Orgaz, Iñigo Aristu, Encarna Pérez, Héctor Pérez, Beatriz Soler, Leticia Vilar. **Corrección y revisión de textos:** M.^a Teresa Hernández Gil. **Proyecto gráfico:** Exitdesign. **Maquetación e impresión:** Editorial MIC. **Edita:** Fundación Democracia y Gobierno Local. Depósito Legal: B-17229-2008. ISSN: 2013-0333 (papel) / 2013-0341 (digital)

Fundación: Velázquez, 90, 4.º - 28006 Madrid / Tel. 917 020 414 / revista@gobiernolocal.org



La movilidad urbana sostenible es uno de los grandes retos a que tienen que enfrentarse las Administraciones públicas en los próximos años, pues no en vano constituye uno de los ejes en torno a los cuales giran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030.

En medio de un cambio climático que amenaza con provocar serios estragos en nuestra forma de vida en un futuro no muy lejano, todas las miradas se dirigen, en efecto, hacia la necesidad de convertir a nuestras ciudades, en donde vive la mayor parte de la población, en lugares cómodos y seguros, en los que la movilidad, lejos de ser un problema añadido, con sus consecuentes perjuicios para el medio ambiente y, en definitiva, la salud de las personas que en ellos habitan, pase a convertirse en un aliado que haga más vivible el espacio urbano y su comunicación con el entorno.

A tal efecto, la reducción de la contaminación del aire debe venir acompañada de una disminución asimismo sensible de la contaminación acústica y visual, mediante un plan de movilidad en el que se prime el desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público, frente al uso desmedido del coche privado, fuente creciente de problemas medioambientales directos e indirectos. Se trata, por tanto, de (re)diseñar las ciudades a la medida de los peatones, de modo que, en lo posible, los desplazamientos imprescindibles (al centro de trabajo o de salud, a los colegios, a los centros comerciales, etc.) puedan o bien llevarse

a cabo a pie, o bien en transporte público colectivo, de modo que el uso del vehículo privado no se vea favorecido.

La ingente tarea a desempeñar en este sentido solo puede acometerse debidamente en nuestro país si todos los niveles de Gobierno (central, autonómico y local) colaboran en una misma línea de actuación. Hace falta, por consiguiente, desarrollar una estrategia de gobernanza multinivel que, de manera coordinada, apueste por convertir a nuestras ciudades y entornos metropolitanos en áreas medioambientalmente sostenibles.

A este respecto, los ayuntamientos, en la medida en que son competentes en materia de transporte urbano colectivo, tienen mucho que decir, con el inestimable apoyo de las diputaciones provinciales, los cabildos y los consejos insulares, que pueden colaborar decisivamente a la buena consecución de esos objetivos mediante la aportación de recursos técnicos, personales y financieros.

En definitiva, la protección medioambiental, dentro de la cual la movilidad sostenible juega un papel determinante, es un problema global que solo se puede comenzar a solucionar si se actúa desde lo local. Crear conciencia de ello es el primer -y necesario- paso a dar para que las medidas a adoptar sean mejor recibidas por la ciudadanía. A ese propósito sirve, modestamente, este número de la *Revista Democracia y Gobierno Local*. ●

Tema central





José Fariña Tojo
Catedrático de Urbanismo y
Ordenación del Territorio.
Profesor emérito de la Universidad
Politécnica de Madrid

Una movilidad urbana más sostenible

Hace unos meses, en una ponencia que se celebró en Málaga sobre una nueva movilidad urbana, me atreví a decir que “el mejor plan de movilidad consiste en conseguir que no sea obligatorio el desplazamiento en coche para realizar la mayor parte de las actividades cotidianas”.

Fotografías: iStockphoto

Las implicaciones de la afirmación anterior son muy importantes, y resulta imprescindible justificarla adecuadamente. Este va a ser el objetivo del artículo. Sin embargo, conseguirlo pasa por cambiar el actual modelo de organizar la ciudad. La ventaja, como veremos, es que esta mejora en la sostenibilidad probablemente vaya acompañada por un aumento importante en la salud de sus habitantes. La primera consideración es que se excluye como propósito principal de un plan de movilidad el aumentar la capacidad del viario para que se puedan desplazar cada vez un mayor número de automóviles privados, que es lo que normalmente se venía haciendo hasta ahora.

Como en tantos otros aspectos del urbanismo y la ordenación del territorio, salud y sostenibilidad van de la mano, lo que constituye una ventaja a la hora de proponer cambios. Así como el término “sostenibilidad” para la mayor parte de la población es una especie de invento incomprensible que nos afecta lejanamente (al fin y al cabo tiene que ver con el planeta entero y se relaciona con acuerdos internacionales), sobre las cuestiones de salud se tiene una percepción muy diferente. Es verdad que, últimamente, el tema “Cambio Climático” está ayudando bastante a entender el de “Sostenibilidad”, pero mucha gente no termina de relacionarlos. Además, cuestiones colaterales como, por ejemplo, el consumo de carnes rojas como elemento crítico relacionado con el cambio climático, todavía enturbian más la esencia del problema, al desviar la atención del elemento central.

El problema de la ciudad sostenible

Y este elemento central al que nos referimos en el párrafo anterior tiene dos aspectos. El primero es que se ha sobrepasado la capacidad de carga del planeta y no solo consumimos todo lo que el planeta es capaz de darnos, sino que estamos terminando con los ahorros de miles de años en forma, entre otras cosas, de combustibles fósiles y sumideros de contaminación. Además, si todos consumiéramos lo que consume un occidental de clase media no hay planeta para tanto consumo, ni tan siquiera con los ahorros que empiezan a estar en fase final. De forma que el foco hay que desplazarlo, y ya no se trata de cómo consumir más planeta, sino de reducir su consumo y conseguir un reparto más justo. Y esta necesidad de cambiar el rumbo es bastante reciente. Según Rees y Wackernagel la capacidad de carga del planeta se sobrepasó hacia la mitad de los años ochenta del pasado siglo XX. Entonces la

Tema central

pregunta clave sería: ¿sobre qué elementos habría que incidir en primer lugar para reducir este consumo de forma significativa?

Todos los expertos responden lo mismo: en primer lugar todo aquello que tenga que ver con los transportes: de alimentos, de materiales, de personas... Decía Margalef en el año 1980 (todavía en la era de la presostenibilidad): “Cada ecosistema tiende a edificar su ciclo interno siguiendo el eje vertical definido por la luz y la gravedad. El transporte horizontal, dependiente de energía externa, se puede considerar como una perturbación, o, por lo menos, como una modificación impuesta sobre aquel esquema fundamental de trayectorias verticales”. Y luego, ya en el año 1992, en un libro maravilloso titulado *Planeta azul, planeta verde*, nos recuerda lo siguiente: “Lo que llamamos contaminación consiste, generalmente, en una enfermedad del transporte de los ecosistemas”. Pero como resulta que nuestro sistema social y económico está basado precisamente en un aumento desaforado de los transportes, ha llegado el momento en que el planeta ya no tiene anticuerpos suficientes para defenderse de esta enfermedad y, de no hacer nada, mucha gente va a sufrir mucho.

Cuando se crearon las ciudades, su ámbito de intercambio era bastante cercano. Exceptuando algunos elementos puntuales, se reducía a unos pocos kilómetros que, generalmente, se podían hacer andando o con ayuda de animales para transportar mercancías. Todo esto empezó a cambiar con la Revolución Industrial y, actualmente, se puede decir que el ámbito de intercambio de casi cualquier ciudad es el planeta entero. Así, se importa piedra de China, se exporta vino a todo el mundo e, incluso, se importa y exporta la misma mercancía a los mismos sitios (por ejemplo, España importa y exporta una gran cantidad de patatas al Reino Unido). Esta dinámica explica que

“ Las **ciudades** están pensadas para que el **coche privado** ayude a su funcionamiento





espárragos peruanos se envasen en Navarra y se vendan en un supermercado de las afueras de Huelva.

Y eso sin contar con una de las mayores “industrias” que es el turismo. Millones de personas se desplazan a lugares cuanto más lejos mejor para hacerse un selfi, y luego volver al sitio del que han salido. Sin embargo, en este artículo no se tratará el tema del ámbito (que ya daría por sí solo para todo un libro), sino el de los traslados dentro de la propia ciudad y su área cercana. Todos los días los habitantes de nuestras ciudades tienen que recorrer cientos de kilómetros entre la residencia y el trabajo, o el colegio, o el supermercado, o la casa de sus amigos, o la universidad, o el hospital, o el gimnasio, o tantos otros sitios, a bastante distancia unos de otros como para necesitar hacerlo obligatoriamente en coche, ya que los sistemas de transporte colectivo no pueden abarcarlo todo. Esto es debido a que las ciudades están pensadas, precisamente, para que el coche privado ayude a su funcionamiento.

De dónde venimos, dónde estamos

Hay que conocer la historia para entender algunas cosas. Lo cierto es que este planeamiento resolvió el problema de insalubridad de la ciudad de la Revolución Industrial, que fue una de las más insanas creadas a lo largo de los siglos desde su invención. Pero lo resolvió básicamente separando funciones: la residencia en un sitio, la industria en otro, las oficinas en otro, los equipamientos en aquellos lugares menos favorecidos, y así con todo. Es el mecanismo que se conoce como *zonning* o zonificación. Conforme crecía la ciudad poco a poco todos estos elementos se fueron alejando unos de otros cada vez más. Esto se podía hacer sin problemas porque el planeta lo permitía y la invención y generalización del uso del automóvil privado también. Y así fue como el planeamiento urbano resolvió el problema de insalubridad de la ciudad de la Revolución Industrial.

Pero, como ya se ha dicho, a partir de mediados de los años ochenta del pasado siglo XX ya se consume toda la capacidad del planeta y se está recurriendo a los ahorros acumulados a lo largo de miles de años. De forma que esta solución no sirve porque está basada, precisamente, en los transportes a los que se refería Margalef. Además se ha producido una paradoja. Resulta que el modelo de ciudad basado en el transporte mediante el automóvil privado llevado a sus límites ha producido, otra vez, una ciudad insana. No es solamente que haya vuelto la contaminación

“El modelo de ciudad basado en el transporte mediante el automóvil privado llevado a sus límites ha producido una ciudad insana

aérea sobre todo al centro de nuestras ciudades, con los consiguientes problemas respiratorios y de todo tipo, sino que una forma de vida basada en los desplazamientos en coche ha traído consigo un aumento notable de las enfermedades relacionadas con el sedentarismo tales como la obesidad, accidentes cerebrovasculares, diabetes, algunos tipos de cáncer, fibromialgia, enfermedades del corazón como el infarto, síndrome metabólico, problemas de colesterol y presión alta, y muchas otras de carácter psíquico como la depresión.

Elementos del cambio de modelo

Como ya se había dicho al comienzo, resulta que las cuestiones de la “sostenibilidad” y las “ciudades saludables” están relacionadas, de forma que conseguir ciudades más sostenibles va de la mano de conseguir ciudades más saludables. También se ha visto que el modelo de ciudad propuesto hasta ahora, y que resolvía la mayor parte de los problemas generados por la ciudad de la Revolución Industrial, no es adecuado a las nuevas condiciones y hay que plantear la necesidad de cambiarlo. Un cambio de estas características no es sencillo y no se puede hacer de forma inmediata. Hay que ser conscientes de que es necesario un período de transición. Pero los elementos básicos del cambio que veremos a continuación deberían ser el objetivo a conseguir, el rumbo que debería tomar la nave.

Hace ya tiempo que en nuestro grupo de investigación, y en diferentes trabajos que estamos realizando, proponemos tres elementos para cambiar el modelo actual por otro más sostenible y saludable. El primero sería el de pensar las ciudades para el peatón o, como mucho, para el transporte colectivo (las bicicletas, que podrían ser una alternativa magnífica, tienen problemas en una sociedad envejecida como la nuestra). Es lo que se puede entender como una ciudad de proximidad o de cercanía. De tal forma que el uso del coche sería secundario, incluso residual. El segundo pasaría por la introducción de la naturaleza en la ciudad. Y el tercero estaría centrado en recuperar la esencia de la ciudad como espacio de convivencia y relación. De los tres, unos son más fáciles de conseguir que otros, pero todos ellos son igualmente importantes. El objetivo de este artículo se centra exclusivamente en el primero.

Ciudades para peatones

Conseguir una ciudad para andar no quiere decir que no se consideren también otros sistemas de transporte alternativos. Sobre todo el transporte público y las





bicicletas, pero también (aunque en menor medida y, como ya se ha dicho, de forma residual) el coche privado. De lo que se trata no es de impedir nada, sino “de hacer posible”. Que sea posible que una persona vaya a hacer la compra andando, o que nuestros hijos puedan ir al colegio sin necesidad de hacer largos recorridos en autobuses escolares. Tomando como ejemplo este último caso, todos los psicólogos están de acuerdo en que el camino al colegio es uno de los factores formativos de la personalidad más importantes. Y, en bastantes ocasiones, el “camino al colegio” de los escolares es ir sentado en un autobús con un cinturón puesto durante horas (en alguno de los trabajos de mis alumnos de postgrado se han llegado a contabilizar hasta dos horas y quince minutos de desplazamientos diarios en autobús escolar).

Pero para conseguirlo se tienen que dar varias condiciones de las que, a continuación, se van a destacar algunas. Probablemente tres de las más importantes estén relacionadas con la densidad, la complejidad y la contigüidad de los tejidos urbanos.

Pero también existen otras tales como el confort o la seguridad en el espacio público, imprescindibles para pasar del nivel de “hacer posible” una ciudad para el peatón, al de “hacerla deseable”. Por supuesto que los tres primeros elementos son los críticos, ya que, sin ellos, sencillamente es imposible conseguir un cambio de modelo. Pero los segundos también tienen su importancia, sobre todo para que los habitantes de las ciudades lo acepten de buen grado.

Elementos críticos

Probablemente de los tres el más importante (y difícil de conseguir) sea el de la complejidad. Complejidad, desde el punto de vista de la teoría de sistemas, implica la existencia de elementos diversos que estén relacionados entre sí. De forma que, cuantos más elementos diferentes y cuantas más relaciones entre los mismos existan, la complejidad será mayor. Elementos diversos en un tejido social quiere decir: edades, empleos, condiciones económicas, aficiones, nivel de estudios, distintos. Que el barrio, el distrito o el

Tema central

área urbana considerada no esté habitada, por ejemplo, solo por residentes mayores, de capacidad económica alta; o exclusivamente por edificios residenciales de vivienda protegida. Es imprescindible que, además de residencias, existan oficinas, talleres, equipamientos, colegios, guarderías, incluso industrias compatibles. Y, por supuesto, que puedan encontrar acomodo personas de diferente condición social y económica.

Pero complejidad no solo significa existencia de elementos diversos, sino también relaciones entre los mismos. Lo que, por ejemplo, hace imprescindibles lugares de intercambio e interacción entre los elementos. Esto puede ayudar a entender la necesidad de que los equipamientos sean polivalentes y no se encuentren en sitios muy distintos (a veces están alejados cientos de metros) los centros para los mayores y las zonas de juego de los niños. O la necesidad de que existan desde zonas verdes de proximidad normalmente de pequeño tamaño (*pocket gardens*) y utilizadas por la gente que vive cerca, hasta parques mayores donde se puedan producir formas de intercambio no tan domésticas y que introduzcan variaciones en el sistema de relaciones personales. Se trata solo de ejemplos de cómo posibilitar un sistema de relaciones que permita la interacción entre elementos. En este sentido habría que hacer uso de las nuevas tecnologías para favorecer este tipo de intercambios entre personas cercanas físicamente.

Otra condición imprescindible para conseguir un cambio de modelo está relacionada con el concepto

“ Conseguir **una ciudad para andar** no quiere decir que no se consideren también otros sistemas de transporte alternativos





de densidad. Es decir, el número necesario para que puedan funcionar adecuadamente los equipamientos, los espacios de convivencia, las relaciones personales, los comercios de proximidad o el transporte público. Desde este punto de vista habría que proponer un cambio radical en el concepto de densidad, pasando del número estándar normalmente descriptivo (poco descriptivo) a la cantidad de personas necesarias en un radio determinado para que, por ejemplo, pueda ser rentable la instalación de una panadería, una mercería, un colegio o una piscina. Rentabilidad no solo económica, por supuesto, pero también económica. Los números máximos y mínimos que normalmente se manejan en la literatura urbanística, desde esta perspectiva, no sirven. Y no sirven por la sencilla razón de que no atienden al objetivo de conseguir una ciudad de proximidad, sino que, normalmente, están relacionados con objetivos económicos (y, a veces, especulativos) del promotor.

El tercero de los elementos es la contigüidad física de la urbanización. La zonificación exacerbada, acompañada de la posibilidad que produjo el automóvil privado de sustituir el concepto de distancia por el de tiempo, permitió la urbanización fragmentada de la ciudad, ocupando todo el territorio y separando a veces los fragmentos hasta decenas de kilómetros del centro (o de la periferia), y produciéndose una especie de salpicón urbano en el que, sobre una matriz de naturaleza, se iban colocando, aparentemente de forma aleatoria, urbanizaciones residenciales, fábricas, zonas de oficinas, centros comerciales o incluso ciudades universitarias, de la cultura o de cualquier banco que pasaba por allí. Esta fragmentación de la urbanización no solo es nociva desde el punto de vista de la naturaleza y de la sostenibilidad del sistema, sino que impide conseguir una ciudad de proximidad en la que el peatón tenga un lugar central.

Otros elementos que hacen posible una ciudad para el peatón

Aunque puedan parecer secundarias, las condiciones que se proponen a continuación tienen bastante importancia. No tanto desde el punto de vista de “hacer posible” la ciudad del peatón (como las que se han señalado en párrafos anteriores), sino de “hacerla apetecible”. Hay dos que habría que destacar sobre las demás. La primera podríamos resumirla con una palabra: comodidad. Los peatones que se desplacen por el espacio público deberán sentirse cómodos, y los recorridos deberían ser agradables paseos que se



“ **Seguridad y comodidad** son características necesarias para que la **ciudad** esté realmente pensada para el **peatón**”

disfrutaran. Además, el espacio público tendría que ser seguro. Seguridad y comodidad son características necesarias para que la ciudad esté realmente pensada para el peatón, ya que conseguirían desplazamientos a pie más apetecibles que en coche.

Para hacer el espacio público más cómodo habría que empezar por el confort climático. En urbanismo contamos con herramientas para conseguir que los desplazamientos por la ciudad se conviertan en paseos agradables. Hay cartas bioclimáticas, como la de los hermanos Olgyay, que permiten conocer las condiciones de temperatura, viento y humedad relativa para adaptarlas a situaciones concretas de confort específicas del clima del lugar. Podemos saber los meses e incluso las horas en las que necesitamos radiación o sombra, brisas o barreras para que el viento no moleste, aumentar la humedad relativa o disminuirla. Para ello contamos con árboles, los propios edificios, pérgolas, parasoles, setos y otros elementos tales como láminas de agua.

Pero comodidad no significa solo confort climático. En una sociedad muy envejecida como la nuestra hay que ser muy cuidadoso con la topografía para no superar pendientes excesivas. Y colocar bancos, fuentes o servicios en sitios adecuados para que los desplazamientos no se conviertan en una tortura. Además, hay que cumplir la normativa de accesibilidad. Cosa que, en algunos casos, no ocurre. Y de forma prioritaria, no solo por cuestiones de confort, sino de salud pública, atender a la contaminación. Pero no solo a la contaminación del aire, sino también a la contaminación acústica o a la visual. Esta última, casi nunca considerada como un elemento de distorsión, lo que constituye un grave error, ya que los estímulos producidos por los elementos urbanos son muy importantes, y muchas veces superan la capacidad de asimilación física y conducen directamente a situaciones de estrés.

La seguridad es también imprescindible. Seguridad frente a accidentes y seguridad frente a la delincuencia. Así como la seguridad frente a accidentes se suele considerar casi siempre (aunque a veces no de forma adecuada), la seguridad frente a la delincuencia no. Y eso que contamos con métodos adecuados, como el método CPTED, para poder manejar de forma bastante eficiente la seguridad subjetiva e incluso, en determinados casos, la objetiva. La percepción de un espacio público (calle, plaza o parque) como seguro es una condición fundamental para su uso. No solo por las personas

más vulnerables tales como niños, mayores o mujeres, sino por todos en general. Y en una sociedad cada vez más envejecida como la nuestra resulta un elemento crítico para que la gente se desplace a pie, aumentando no solo la sostenibilidad urbana, y por tanto del planeta, sino también la salud de sus habitantes.

Respecto a la seguridad frente a los accidentes, la prioridad al peatón frente a cualquier otro sistema de transporte (incluso bicicleta) debería ser suficiente para conseguirla en lo que respecta a la compatibilidad de usos en el espacio público. Pero tampoco se puede olvidar el adecuado mantenimiento de las aceras, las condiciones geométricas de las mismas y el cuidadoso diseño de las intersecciones.

Conclusión

Después de todo lo dicho es fácil concluir manifestando la necesidad de cambiar el modelo que guía el planeamiento, organización y diseño de nuestras ciudades. El modelo actual, que tuvo su razón de ser en un momento histórico determinado y que, efectivamente, resolvió los problemas planteados por la ciudad que produjo la Revolución Industrial, ya no sirve para responder a los requerimientos de la sociedad actual, que son planetarios y vuelven a ser también de salud pública. Este nuevo enfoque, como ya hemos señalado, se basa en tres elementos prioritarios: construir ciudades pensadas para andar, introducir la naturaleza en la ciudad, y reinventar espacios de convivencia y relación.

De los tres, en este artículo se han planteado exclusivamente las condiciones básicas para conseguir ciudades y barrios cercanos, de proximidad, que permitan realizar la mayor parte de los desplazamientos a pie. Y se han señalado algunos de los elementos críticos para que esto suceda: complejidad, densidad, continuidad del tejido urbano, confort y seguridad. Los tres primeros podríamos considerarlos condiciones necesarias, y los dos últimos, convenientes. Este cambio de modelo es evidente que no se podrá realizar de hoy para mañana, excepto en algunos casos concretos, pero se hace necesario (mejor dicho, imprescindible) empezar a cambiar el rumbo. La solución de no hacer nada conduce directamente a que el sistema se ajuste solo. No hay duda de que lo hará. Pero, probablemente, si somos capaces de controlar el proceso podremos evitar un futuro (no tan lejano) en el que mucha gente sufra mucho. ●

Núria Marín

Presidenta de la Diputación de
Barcelona y de la Fundación
Democracia y Gobierno Local

El cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es el mayor reto global al que nos enfrentamos

En esta entrevista con la nueva presidenta de la Diputación de Barcelona y de la Fundación Democracia y Gobierno Local repasamos algunas de las cuestiones cruciales que deben afrontar en el momento actual los Gobiernos locales intermedios, así como los retos de movilidad a que se debe hacer frente en este ámbito territorial desde la perspectiva de la sostenibilidad.





Tras más de diez años al frente del Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, asume ahora también la presidencia de la Diputación de Barcelona. ¿Qué retos tiene al empezar este mandato en el Gobierno provincial?

En primer lugar hay un reto que, aunque parezca obvio, en los tiempos que corren resulta más que evidente: hay que gobernar, lo que, en el caso de una Administración supralocal como es la Diputación, significa acordar y apoyar las políticas municipales, políticas que generan servicios públicos de proximidad y cuyo objetivo es mejorar la vida de las personas y favorecer el desarrollo local. Por desgracia, llevamos demasiado tiempo en una situación de precariedad política, con repeticiones electorales constantes y Gobiernos breves o en funciones tanto a escala estatal como en Cataluña. La parálisis que esto conlleva, con presupuestos prorrogados, inactividad legislativa y políticas públicas de escaso calado, cuando las consecuencias de la crisis todavía afectan a muchas personas y colectivos y es preciso consolidar la recuperación económica, no ofrece precisamente las mejores garantías. Frente a esta situación, los Gobiernos locales, y con ellos la Diputación de Barcelona, han atravesado esta etapa manteniendo e incluso ampliando, cuando ha sido preciso, su acción de gobier-



no de proximidad. Por esto, tras la renovación de los consistorios después de las últimas elecciones municipales, vamos a seguir cumpliendo nuestro cometido de servir a la ciudadanía a diario, pactando y acordando políticas por encima de las diferencias ideológicas; en definitiva, gobernando, que es para lo que hemos sido elegidos democráticamente. Y gobernar, desde la perspectiva local, significa poner a los pueblos y las ciudades de la provincia de Barcelona en la senda del cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que es el mayor reto al que nos enfrentamos, y se trata de un reto global.

Para abordar estos retos, ¿los Gobiernos y las Administraciones locales tienen todavía desafíos competenciales y financieros pendientes? ¿Ha llegado el momento de situar el “debate local” en el foco político, tan centrado en la cuestión autonómica desde el mismo comienzo del proceso descentralizador?

Por desgracia, España sigue teniendo un nivel de gasto público desproporcionadamente bajo a escala local, un 11,3 %, una cifra bastante menor que la de la mayoría de países desarrollados y de nuestro entorno. La descentralización y la subsidiariedad todavía tienen recorrido por delante en nuestro país. Y entiendo que la redistribución de competencias entre los diferentes niveles del Estado no encontró una respuesta satisfactoria en la LRSAL, la Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local de 2013. Visto que el mundo avanza cada vez más hacia sociedades urbanas (en 2050 se prevé que el 68 % de la población mundial vivirá en ciudades, mientras ahora es el 55 %), no tiene sentido seguir limitando e infrafinanciando el nivel local de Gobierno como sucede en España. De modo que sí, el debate local tiene que ser afrontado con decisión y con valentía, y no solo en lo que atañe a las regiones metropolitanas y más pobladas, sino también para el conjunto de pueblos y ciudades del Estado, porque el equilibrio territorial resulta imprescindible para alcanzar un desarrollo sostenible. Por supuesto, este debate local no quita que España deba abordar también la cuestión autonómica, que presenta desajustes entre comunidades y que, además, tiene pendiente el encaje conflictivo de Cataluña, al que hay que dar una respuesta que huya tanto del sectorismo y la unilateralidad como de la imposición re-centralizadora.

En este contexto de debate, ¿qué papel puede desempeñar la Fundación Democracia y Gobierno Local, en la que tienen voz y voto veinticinco Gobiernos supralocales?

Un foro de debate y conocimiento de los Gobiernos supralocales es un instrumento de gran valor para el impulso de políticas de proximidad eficaces que mejoren sustancialmente el bienestar de los ciudadanos y ciudadanas, vivan donde vivan, ya sea en municipios grandes o pequeños, metropolitanos o rurales, en la costa o en el interior. Fortalecer la Fundación y ampliar sus funciones y proyectos no puede sino redundar en beneficio del conjunto de pueblos y ciudades.

La Diputación de Barcelona es una institución muy robusta, referente en muchos aspectos para otras

instituciones provinciales. Sin embargo, entre sus peculiaridades destaca el hecho de que en su territorio conviven grandes núcleos urbanos, con la capital Barcelona a la cabeza y los muy poblados municipios de su cinturón metropolitano, junto a otros de pequeñas dimensiones. ¿Cómo se maneja desde su institución una realidad tan heterogénea?

Nuestra especialización como instrumento de cooperación local se ha basado precisamente en atender esta dualidad. Por ello, el reequilibrio territorial ha estado presente desde hace años en el diseño de los planes y programas de cooperación que hemos emprendido, independientemente del color político del liderazgo de la institución. Tenemos líneas específicas de apoyo a los municipios de menos de mil habitantes, que son la mitad de los 311 de la provincia. Facilitar la labor de los ayuntamientos de estos municipios, que disponen de menos recursos técnicos y financieros, es una prioridad para nosotros. Lo es, por una parte, porque debemos garantizar la prestación de los servicios públicos de proximidad a todas las personas, allá donde vivan, con equidad y sin discriminaciones de ningún tipo. Por ejemplo, si un pueblo no puede disponer de biblioteca, debe ser atendido periódicamente por un bibliobús. Otro ejemplo: nuestro empeño en facilitar a todos los municipios el acceso a la fibra óptica –vital hoy para cualquier persona o empresa– mediante obras en la red de carreteras locales. Pero no solo se trata de una cuestión de equidad: la viabilidad y el buen funcionamiento de los pueblos y ciudades situados fuera de la región metropolitana de Barcelona resultan imprescindibles para alcanzar un desarrollo sostenible de todo el territorio de la provincia. Hemos hecho visible este planteamiento, por ejemplo, con el lema de la campaña de turismo “Barcelona és molt més” (Barcelona es mucho más), que promueve destinos y actividades atractivas fuera de la ciudad de Barcelona. Por otra parte, el extraordinario patrimonio natural de la provincia, con una superficie forestal en torno al 50 %, constituye un verdadero pulmón para la provincia, una riqueza medioambiental que debe ser conservada y gestionada con criterios de sostenibilidad. Los territorios son, cada vez más, redes de pueblos y ciudades interconectados y complementarios, y solo será eficaz la gestión que llegue a todos los nodos de la red.

Precisamente, la gran concentración de personas en determinados espacios geográficos plantea importantes problemas de movilidad, muy diferentes de los que también existen en los pe-

queños núcleos urbanos alejados de las grandes urbes. ¿Qué respuestas se pueden dar a unas y otras necesidades, tan diversas?

La movilidad es un reto que no puede abordarse solo desde un nivel de Gobierno, sino que requiere la colaboración de todos. Esto es evidente, y existen instrumentos de cooperación como el Área Metropolitana de Barcelona que cumplen esta función para el territorio más denso de la provincia. Facilitar la accesibilidad y la comunicación de toda la red de municipios es vital para el desarrollo local, como he dicho antes, y ello implica una gobernanza multinivel en la que participemos todos. Así, desde el nivel más cercano a las personas, hay que empezar con los planes de movilidad urbana de cada ayuntamiento, para los que la Diputación aporta recursos técnicos y financieros. La movilidad exige seguridad y accesibilidad, y esto se consigue mediante un espacio público de mayor calidad, con travesías urbanas cada vez más propicias para el peatón, y con rotondas y rondas urbanas que ordenan y canalizan el tráfico rodado fuera de los núcleos. En definitiva, las mejoras en movilidad constituyen un elemento fundamental para aumentar la calidad de vida y el desarrollo sostenible.

¿Qué medidas cree que son necesarias para hacer posible una movilidad medioambientalmente sostenible? ¿Cómo se puede contribuir a su impulso desde los Gobiernos locales?

Ante todo, debemos tener una visión que sea capaz de combinar una movilidad rápida, que facilite la comunicación y el desarrollo económico, con otra lenta, también necesaria, que contribuya a propiciar la sostenibilidad medioambiental y que ofrezca a la ciudadanía opciones saludables tanto en el día a día como en las actividades de ocio: es importante tener carreteras y puentes seguros, tanto como carriles para las bicicletas y espacios seguros para los peatones. Y en este aspecto, los Gobiernos locales y la Diputación podemos hacer mucho, y lo estamos haciendo. La iniciativa de los propios ayuntamientos es fundamental: atendiendo las demandas de sus vecinos y vecinas, tienen que proponer soluciones de movilidad que favorezcan a la comunidad. La labor de la Diputación es apoyar esos proyectos, contribuir a que sean posibles. En un contexto de crisis climática, la respuesta local es la primera que tenemos que asumir, y es mucho lo que podemos hacer, porque afecta, claro está, a la movilidad, pero se extiende a casi todos los ámbitos de la sociedad. La sostenibilidad es la clave que define a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que forman parte de nuestra agenda de trabajo diario. ●





¿Cuáles son los retos de la movilidad sostenible en su territorio?

En esta ocasión hemos pedido a nuestros patronos que nos expliquen cómo afrontan el desarrollo de sistemas y modelos de movilidad que fomenten el uso de medios de locomoción de bajo coste social, ambiental y energético.

Fotografía: *iStockphoto*



Valentín González Formoso
Presidente de la Diputación de A Coruña

La Diputación de A Coruña ha venido desarrollando en los últimos años diversas acciones encaminadas a fomentar la movilidad sostenible en la provincia y, en particular, el uso de la bicicleta.

La Red Ciclista Metropolitana de A Coruña, que supone la conexión de la ciudad herculina con los ayuntamientos de su comarca mediante un gran carril bici de 78 kilómetros de largo, o la construcción de más de 60 nuevos kilómetros de sendas peatonales en los últimos cuatro años, varias de ellas en tramos rurales del Camino de Santiago que hasta ahora no contaban con pasos seguros para los peregrinos, son algunos ejemplos claros del compromiso del Gobierno provincial con la promoción de nuevas formas de movilidad menos contaminantes y más seguras para peatones y ciclistas.

Una apuesta que se verá reforzada en este mandato con la puesta en marcha del nuevo Plan Director de Movilidad Ciclista, que engloba tres ambiciosos proyectos (con una importante inversión de más de 11 millones de euros, financiada al 80 % con fondos FEDER) que permitirán ampliar la red ciclista de la provincia de A Coruña con 130 nuevos kilómetros.

Durante los próximos años ampliaremos la Red Ciclista Metropolitana, que llegará a otros cinco ayuntamientos del área coruñesa, y discurrirá en gran parte por el privilegiado territorio natural de la Reserva de la Biosfera de As Mariñas y Terras do Mandeo; pondremos en marcha el atractivo proyecto de las Sendas de los Faros, que conectará 11 faros de otros tantos municipios de la costa coruñesa con sus núcleos de población más cercanos a través de caminos ciclables, y construiremos la primera Vía Verde de nuestra provincia (y la de mayor longitud de Galicia), que conectará los 36,5 km que separan Cerceda y Santiago de Compostela con un gran sendero sobre las antiguas vías de ferrocarril.

Además de potenciar una alternativa de transporte económica, respetuosa con el medio ambiente y saludable, las sendas ciclistas de la Diputación contribuirán también a la vertebración del territorio, facilitando la conexión entre núcleos rurales y actuando como elemento dinamizador de la economía y del turismo en nuestros municipios rurales. ●

El mayor de los retos del siglo XXI, habitemos grandes ciudades o pequeños municipios, es la necesidad de tomar conciencia a la hora de respetar y preservar nuestro medio ambiente y de legar a las futuras generaciones un planeta limpio y cuidado. Este es el papel que nos corresponde como ciudadanos y ciudadanas y la premisa sobre la que debemos estructurar nuestras acciones presentes.

Pero, además, las personas que ostentamos responsabilidades públicas tenemos la obligación de convertir los gestos en hechos. Tenemos el compromiso de pasar a la acción, de lanzar propuestas y convocatorias que permitan poner en marcha acciones en materia de reciclaje, movilidad ecológica, sostenibilidad o ahorro energético.

En ese cometido, las diputaciones, principales órganos administrativos de las provincias, trabajan permanentemente en la protección del territorio, defendiendo su diversidad ambiental y paisajística y su riqueza natural. Se afanan en mejorar la calidad de vida de sus habitantes, en evitar la despoblación de áreas diseminadas y en velar por los intereses de los distintos sectores productivos.

Desde la Diputación de Alicante, como ente más cercano y que mejor conoce las necesidades de nuestros 141 municipios, potenciamos la vertebración territorial, ambiental, económica y social. Nuestra prioridad es la de establecer un diálogo permanente y fluido con los responsables locales para que nos trasladen sus demandas, y ser efectivos en la consecución de sus propósitos, todo ello en aras de proteger nuestro ecosistema, que es el mayor de nuestro patrimonio y la mejor de nuestras herencias.

La movilidad sostenible se ha convertido en un objetivo preferente para la institución alicantina y hacia su consecución encauzamos las políticas ambientales que impulsamos. En buena parte de nuestras urbes, que son las que concentran un mayor número de habitantes y de flujo de tráfico, pero también en poblaciones más reducidas, propiciamos estrategias centradas en el fomento del transporte público, en la ampliación de los carriles para bicicletas, así como en el uso de vehículos eléctricos con redes de electrolineras dispersas por la provincia para su recarga. Se trata de fijar líneas de acción que rebajen la contaminación medioambiental y acústica y que reduzcan los niveles de emisiones de CO₂ a la atmósfera.



Carlos Mazón Guixot
Presidente de la Diputación de Alicante

De la voluntad ciudadana, de sus pequeños pero significativos gestos y de las propuestas políticas e institucionales, de esa simbiosis, surgen los mejores ejemplos de éxito a la hora de contribuir a un desarrollo sostenible y respetuoso. Un círculo que se cierra con una apuesta decidida por la innovación, la investigación y la responsabilidad social corporativa en la lucha contra el cambio climático.

Debemos continuar extendiendo este plan de acción ambiental, con altas dosis de competitividad y planificación, como el modelo más idóneo en la implementación de otras medidas y actuaciones que generemos en el futuro.

Me gustaría terminar mis palabras con un agradecimiento expreso a la *Revista Democracia y Gobierno Local*, por la oportunidad que me brinda de dirigirme a los lectores y lectoras de esta publicación que se ha convertido en todo un referente del municipalismo. ●



Carlos García González
Presidente de la Diputación de Ávila

La Diputación de Ávila promueve la movilidad sostenible en la provincia, dotando de equipamientos y sensibilizando a los municipios y ciudadanos sobre las ventajas del uso de energías limpias frente a los combustibles tradicionales en el transporte. Para ello, mediante su participación en un proyecto de cooperación europeo, comenzó elaborando un Estudio de Viabilidad Técnica que facilitara la posterior implementación de las infraestructuras y los equipos necesarios, y posicionara a la provincia en el escenario europeo del transporte basado en la electricidad.

A partir de ese momento, en colaboración con otras Administraciones, y los propios municipios, comenzó la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, estratégicamente situados, de manera que la provincia formara parte del corredor eléctrico de conexión de Madrid con las principales capitales de Castilla y León; así, se instalaron puntos de recarga en la ciudad de Ávila y en la localidad de Arévalo, pero también de conexión con los espacios más visitados, y para ello se han instalado puntos de recarga en las localidades de El Barraco y Piedrahita.

Además, atendiendo a las características socioeconómicas de la provincia, basada fundamentalmente en los servicios y el turismo, la Diputación ha desarrollado un Plan Especial de promoción turística en espacios de alto valor natural, fundamentado en la movilidad eléctrica, utilizando equipos limpios, no contaminantes, como un coche eléctrico, bicicletas eléctricas, etc.

Ha comenzado por el Parque Regional Sierra de Gredos, que concentra gran parte del turismo de naturaleza que recibe la provincia, y en las Casas del Parque con que cuenta este espacio, que son como los centros de recepción de los turistas, ha instalado puntos de recarga, que permiten, al turista que llega a este entorno natural, dejar su vehículo recargando, mientras disfruta de la experiencia de visitar el maravilloso entorno natural de Gredos. Uno se encuentra en la localidad de Hoyos del Espino, y otro en Guisando, abarcando la vertiente sur y norte del Parque Regional.

También en las Casas del Parque se encuentran a disposición de los visitantes bicicletas eléctricas que permiten hacer toda una serie de recorridos por ese terreno, sobre los que son previamente informados, con el fin de realizar una ruta adaptada a las características técnicas de los equipos (duración de las baterías, etc.), y completa esta oferta un coche eléctrico, modelo Nissan LEAF, que igual que las bicicletas, se presta, sin ningún coste, a cualquier visitante que esté interesado, para hacer una ruta por el espacio que abarca el Parque Regional.

Todo este trabajo realizado de elaboración de rutas e itinerarios diseñados para realizar mediante un sistema de préstamo gratuito de vehículos eléctricos es una actuación innovadora, que persigue la atracción de un turista responsable y respetuoso con el medio ambiente, dar a conocer las ventajas de los vehículos eléctricos y permitir un desarrollo económico sostenible.

Para la financiación de estas actuaciones, además de los medios propios de la Diputación, se ha contado con ayudas europeas, que además de proporcionar los fondos necesarios para adquirir los equipos y las infraestructuras, han permitido desarrollar los trabajos en colaboración con otras entidades de ámbito europeo, llevando a cabo un intercambio de experiencias que resulta especialmente enriquecedor. ●

En el año 2015, la Organización de Naciones Unidas (ONU) aprobó la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible marcando el camino para mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás.

La Agenda 2030 está compuesta por 17 objetivos, abarcando diversos ámbitos como la eliminación de la pobreza, la lucha contra el cambio climático, la igualdad real entre hombres y mujeres en la sociedad, la educación o la defensa del medio ambiente, entre otros.

La movilidad es una cuestión fundamental para el desarrollo de un territorio y que sea sostenible es clave para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Y a pesar de que sea una herramienta transversal para lograr estos objetivos, su importancia es destacable en el objetivo de desarrollo número 11, aplicable a ciudades y comunidades autónomas. En nuestro caso, a una Provincia Sostenible.

La Diputación de Badajoz, siguiendo el compromiso de garantizar el respeto al medio ambiente en todos sus municipios, tiene el objetivo de conseguir una provincia eficiente, conectada y sostenible, con políticas energéticas que mejoran la calidad de vida de sus ciudadanos. Una provincia inteligente con la sostenibilidad como base del desarrollo.

Con la finalidad de mejorar la eficiencia energética, impulsar las energías renovables y desarrollar nuevas tecnologías inteligentes contra el cambio climático y sus consecuencias, la Institución Provincial, a través del Área de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, ha desarrollado el Plan SmartEnergía: un ambicioso proyecto articulado a través de distintas líneas de trabajo, como son: Eficiencia Energética, Iluminación, Cielo Nocturno, Renovables y Servicios.

La Diputación de Badajoz lidera estas políticas de lucha contra el cambio climático con la mirada puesta en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, e impulsa actuaciones comprometidas con el medio ambiente para conseguir una provincia inclusiva, igualitaria, avanzada y referente en materia de desarrollo sostenible. ●



Miguel Ángel Gallardo
Presidente de la Diputación de Badajoz



César Rico Ruiz
Presidente de la Diputación de Burgos

León para desarrollar un nuevo Plan de Transporte a la Demanda que permita dar movilidad real a los servicios de proximidad.

Asimismo, seguiremos contribuyendo al desarrollo de la movilidad sostenible en nuestra provincia. En la anterior legislatura culminamos el proyecto europeo MOVE ON GREEN para el desarrollo de políticas de movilidad sostenible en nuestro territorio. Además, a través de nuestra línea de microcréditos, emprendedores de nuestra provincia se establecieron como taxis rurales que prestan servicios en la provincia. Pero queremos mirar al futuro; por ello, el acuerdo de gobierno de la nueva corporación recoge la movilidad sostenible y el coche eléctrico como palancas de desarrollo. Desarrollo que queremos articular con otros vectores como el turismo.

De este modo conseguiremos mejorar la calidad de vida de nuestros ciudadanos y la sostenibilidad de nuestra provincia. ●

Nuestra provincia, con más de 14 000 km², el doble de superficie que todo el País Vasco, y más de 1000 pueblos, tiene un gran problema de dispersión. Es por ello que se hace tan importante la movilidad en nuestro medio rural, no solo por la prestación de servicios, sino también por las consecuencias ambientales que esta genera.

Los distintos agentes de nuestra provincia somos conscientes de esta realidad. Y por ello, nuestro Plan Estratégico Burgos Rural (PEBUR 1520) recoge estos aspectos en el eje de conectividad.

La Junta de Castilla y León ha desarrollado un proyecto de referencia en materia de movilidad en el medio rural como es el Transporte a la Demanda. Un proyecto de calidad y que ha supuesto una gran inversión en nuestro territorio. Pero todavía no llega a todos esos pueblos que tenemos en nuestro medio rural. Por eso consideramos importante seguir trabajando en ello. Por lo cual uno de los puntos del nuevo acuerdo de gobierno de la corporación es trabajar con la Junta de Castilla y

Hablamos de movilidad sostenible y, como diría el ingeniero Gonzalo de Ana, con fino e inteligente humor, la movilidad sostenible se consigue reduciendo la necesidad de moverse, así que “los viajes más sostenibles son aquellos que no ocurren”. Bien, pero al margen de esta licencia que me permito, sí he de decir que el cada vez mayor número de servicios con que cuentan los ciudadanos puede evitar algún que otro desplazamiento, porque el ordenador, las nuevas tecnologías, así nos lo posibilitan, pero también he de decir que el ser humano no solo es dado al movimiento, al viaje, sino que, en muchas ocasiones, no puede prescindir de ello. Ante esto, sabemos que tenemos que actuar para hacer que esos desplazamientos sean sostenibles, no contribuyan a la contaminación atmosférica o lleven al mínimo necesario el consumo energético, porque de este modo estaremos contribuyendo a una mejor calidad de vida para todos.

Y nosotros, desde la Diputación de Cáceres, no podemos solo hablar de movilidad sostenible y pensar en grandes ciudades, que es lo más habitual, al considerar la contaminación, el ruido, la oferta de transporte público, el tráfico, los atascos... No. Nosotros, desde la institución provincial, hemos de buscar esa movilidad en las medianas y pequeñas ciudades y en los pueblos de nuestras comarcas. Las características de nuestro territorio, su extensión, su número de habitantes y su dispersión, hacen que tengamos que tomar medidas concretas y adaptadas a nuestras peculiaridades.

Precisamente esos son los planteamientos que nos hacemos en los proyectos Estrategia de Desarrollo Sostenible e Integrado (EDUSI) de “Plasencia y Entorno” y “Red de Municipios Sostenibles de Cáceres”, en los que se contemplan líneas de actuaciones para elaborar un plan de movilidad sostenible, con metas muy claras, como trabajar en la peatonalización, en la movilidad alternativa al vehículo privado, en la accesibilidad, en los transportes públicos, en la conectividad, en la instalación de electrogasolineras... y todo, pensando en las ciudades y en los pueblos de sus áreas de influencia, en este caso.

Es decir, desde la Administración estamos trabajando para poner los medios, sin olvidar que esta es una tarea con responsabilidad compartida, porque también hay una responsabilidad individual, en la que cada uno de nosotros debe adoptar una mayor concienciación medioambiental, y creo que, de la mano, vamos por el camino adecuado y sostenible. ●



Rosario Cordero
Presidenta de la Diputación de Cáceres



Miquel Noguer i Planas
Presidente de la Diputació de Girona

Las comarcas de Girona encarrilan este final de década con un reto colosal que afecta a tres ámbitos esenciales del día a día en nuestros municipios y de las personas que vivimos en ellos: el medio ambiente, la salud y el transporte. Hace unos años, este reto podía parecer una utopía, un proyecto del que se teorizaba mucho, pero que parecía que difícilmente podía encontrar una plasmación práctica, por las reticencias y dudas tanto de la ciudadanía como de las propias Administraciones públicas que teníamos que promoverlo.

Hoy en día, ya no hay debate posible. La movilidad sostenible va mucho más allá de una cuestión de bienestar. Es por supervivencia, individual y colectiva. Por este motivo, al margen de colores y de tendencias políticas, ciudadanos y Administraciones nos cogemos del brazo y colaboramos juntos para trasladar la movilidad sostenible del mundo conceptual al plan real de nuestros municipios.

El reto principal que nos planteamos en el ámbito de la movilidad sostenible es el estímulo del uso de medios de transporte compartidos y sostenibles

como alternativa a los vehículos convencionales. Por eso, tenemos que promover el transporte público, la bicicleta, la movilidad a pie, el coche compartido, así como el uso de vehículos eléctricos o híbridos, facilitando las condiciones e infraestructuras para poder hacerlo. La Diputació de Girona colabora en varias iniciativas y proyectos, como por ejemplo la gestión de los 140 kilómetros de trazado de las vías verdes de Girona, y extendiendo los puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos en todas las comarcas gerundenses (hoy en día, ya presentes en cerca del 20 % de los municipios de la demarcación).

Como ente supramunicipal, los deberes de la Diputació en el ámbito de la movilidad sostenible no se detienen aquí. También tenemos que contribuir a sensibilizar a la ciudadanía sobre el impacto negativo del uso excesivo del transporte privado para el entorno, el clima y la misma salud. Y, sobre todo, tenemos que ayudar a promover un modelo de desarrollo urbano de nuestros pueblos y ciudades que sea compatible con la movilidad sostenible y, a la vez, la incentive. Más allá de mejorar la calidad medioambiental y nuestra salud, medidas como estas también contribuirán a hacer que nuestros municipios recuperen la tranquilidad y vuelvan a ser espacios de encuentro. ●

Gran Canaria es uno de los territorios más densamente poblados del mundo (543 habitantes por km²), sin contar con la “población flotante” que supone la visita a la isla de más de 4 millones de turistas al año que hacen un uso intensivo de las infraestructuras de transporte. Esta realidad unida a unas políticas públicas de movilidad basadas en el transporte privado ha generado una de las mayores tasas de motorización a nivel mundial (745 vehículos por 1000 habitantes) que nuestra red de carreteras, pese a tener la mayor densidad de todo el Estado, no puede asumir, causando frecuentes retenciones especialmente en los accesos a la capital de la isla.

La movilidad es estratégica, pues articula el territorio, fomenta el desarrollo económico y la cohesión social, y tiene un altísimo impacto en la emisión de gases de efecto invernadero que provocan el cambio climático, por lo que la transición hacia la sostenibilidad del sector debe ser una prioridad para las instituciones.

Desde el Cabildo de Gran Canaria queremos avanzar hacia un modelo basado en el transporte público. Para ello hemos impulsado bonos de transporte para jóvenes, mayores y residentes que suponen ahorros de hasta un 40 %. También apoyamos con financiación a los ayuntamientos en iniciativas como la “metroguagua” de Las Palmas de Gran Canaria, un autobús de tránsito rápido (BRT) que va a transformar la movilidad en la principal urbe de Canarias.

El futuro pasa por un tren, alimentado con energía eólica, que una la capital con el sur de la isla, un vial en el que se concentra la inmensa mayoría de la población así como de las infraestructuras aeroportuarias, industriales y turísticas. También estamos impulsando la electrificación del parque móvil con la instalación de una red de puntos de carga a nivel insular.

En definitiva tenemos que transitar hacia un modelo de movilidad basado en un transporte público electrificado, inteligente, intermodal confortable y barato, fomentar el uso de la bicicleta en los espacios urbanos, y electrificar el parque de automóviles restante. ●



Antonio Morales Méndez
Presidente del Cabildo de Gran Canaria



José Entrena Ávila
Presidente de la Diputación de Granada

El cambio de modelo de movilidad es un reto que cada vez cobra mayor importancia en la agenda política de todas las Administraciones. También, en el caso de la Diputación de Granada. La política de movilidad en la que venimos trabajando, y que vamos a impulsar en este nuevo mandato, parte de la realidad de la distribución de la población en nuestro territorio.

Tenemos una provincia extensa, con 174 municipios, en su mayoría, de menos de 20 000 habitantes. Las políticas de movilidad sostenible pasan por apostar por la calidad del aire en zonas urbanas y por afrontar uno de los problemas más graves a los que se enfrenta nuestra provincia, la despoblación, en el caso del mundo rural.

Desde hace tres años, estamos desarrollando un trabajo de análisis y planificación, dentro del proyecto europeo OPTITRANS, con el que hemos constatado que las soluciones de movilidad en la provincia deben aplicarse en tres ámbitos principales de actuación: el del área metropolitana de

Granada, con un problema acuciante de calidad del aire; el de la zona de costa, con el problema de masificación en verano; y el del resto del territorio provincial, con capitales de comarca y núcleos de población con poca densidad y una dependencia clara del transporte público-privado para poder desplazarse.

Tenemos que reducir el transporte privado en los núcleos urbanos. Para ello, hemos de fijarnos en ciudades que combinan carriles bici, señalización e información a la ciudadanía en tiempo real. Además, hay experiencias que nos demuestran que el transporte público a demanda puede ser una solución para regiones rurales con baja densidad de población.

Trabajar para lograr una movilidad más sostenible será clave en los próximos años. Nuestro compromiso es implementar un plan de actuaciones realista, que permita aportar soluciones para ir hacia una movilidad que sea cada vez más eficaz y menos contaminante en 2020-2021. Al mismo tiempo, tenemos la intención de aprobar un plan de movilidad sostenible para el área metropolitana de Granada, en el marco de las dos estrategias de desarrollo sostenible que desarrollaremos hasta 2023. Todo ello, complementado con la posibilidad de desarrollar una red provincial básica de cargadores eléctricos, que continúe con las ayudas que se han dado a los municipios de la provincia para que su flota de vehículos sea híbrida enchufable o 100 % eléctrica. Son compromisos concretos para una situación de urgencia como la que vivimos. Granada está haciendo sus deberes. ●

A buen seguro uno de los símbolos de la infancia para muchos es la bicicleta, ese primer medio de transporte al que se tiene acceso, y después la principal forma de autonomía de cara a que los más jóvenes puedan desplazarse y relacionarse con su entorno más cercano. Desde esta premisa surgió el plan para articular una cultura ciclista convertida ya en verdadera actividad económica en muchas zonas de la provincia de Huesca. Y desde el punto de vista de la movilidad, nos hemos centrado en prestar la asistencia técnica y el acompañamiento que los ayuntamientos necesitan para que pueda producirse ese cambio en la planificación del modelo urbano en los principales municipios, con el desarrollo de los llamados PMUS, que conllevan muchos aspectos, desde el diseño y desarrollo de infraestructuras o la seguridad vial, junto a otras pautas de vida saludable, fomento del deporte...

También es momento de decir que el alto grado de biodiversidad que tenemos está estrechamente vinculado a la presencia humana y a sus actividades, demasiadas veces cuestionadas desde fuera, sin tener en cuenta el papel determinante que juegan en materia de conservación. Como considero a la población el principal valor añadido al paisaje, también pido que la legislación, las directrices que se redactan sobre el territorio tengan en cuenta la voz de quienes habitan los pueblos.

Es una contradicción estar inculcando valores medioambientales y, a la vez, restando servicios a quienes son imprescindibles para la sostenibilidad territorial. Se tiene que corregir la sensación de que mantener la vida en los pueblos supone una carga para la hacienda pública, porque son muchas las servidumbres que tiene el mundo rural para hacer posible la vida en las grandes ciudades, en concreto las masas forestales son un elemento fundamental para la recuperación del CO₂, soporta grandes almacenes de agua para producir energía limpia y alimentos lejos de allí, por poner algunos ejemplos. Nuestra prioridad debe estar, por encima de cualquier otra, en asegurar la igualdad de oportunidades. ●



Miguel Gracia Ferrer
Presidente de la Diputación de Huesca



Francisco Reyes Martínez
Presidente de la Diputación de Jaén

En este mandato, en la Diputación de Jaén hemos incorporado de forma explícita “Cambio Climático” en el nombre de una de nuestras áreas. Entre otros objetivos, con esta decisión hemos querido dar visibilidad y subrayar como prioritario el trabajo frente al cambio climático, ámbito en el que tiene un gran peso el fomento de la movilidad sostenible, con el que se busca promover hábitos de desplazamiento menos contaminantes.

En nuestro día a día los desplazamientos son fundamentales: la forma en la que vamos al colegio, al centro de trabajo, a los espacios de ocio, a los servicios públicos, a los destinos turísticos o profesionales. Nuestra sociedad se desarrolla en movimiento y este desarrollo no puede implicar un precio que no podamos pagar. Solo un dato: según la Fundación Española del Corazón, cada año son 400 000 las personas que mueren de forma prematura por causas relacionadas con la mala calidad del aire.

Por tanto, la movilidad sostenible y su implicación en nuestro medio ambiente –y, por ende, en nuestra

salud– es una realidad que necesita ser visibilizada. Concienciar requiere encontrar argumentos incontestables frente a los que solo quepa un cambio de actitud. En ese sentido, desde la Diputación de Jaén entendemos como una prioridad hoy por hoy la información: extender esta conciencia de la movilidad en todos los ámbitos y en todos los grupos de población.

Con este objetivo, estamos trabajando con especial insistencia en el ámbito escolar, con proyectos como la adecuación de Caminos Escolares Seguros, itinerarios adaptados para la seguridad de los más pequeños. Fomentar la movilidad sostenible requiere generar alternativas que la hagan posible. En ese sentido, desde las Administraciones hemos de contribuir –cada una en la medida de sus posibilidades y competencias– a la mejora de los transportes públicos, a la generación de pueblos y ciudades más y mejor pensados para los peatones, o al fomento de transportes más saludables, como la bicicleta.

Con iniciativas como estos caminos escolares o el proyecto Stars, en colaboración con otras Administraciones e instituciones, hemos trabajado ya en medio centenar de centros educativos y una treintena de ayuntamientos, con propuestas en las que han participado más de 10 000 personas. No obstante, aún queda mucho por hacer.

Con el fin de seguir sumando voluntades hemos impulsado recientemente un grupo de trabajo con diferentes entidades y colectivos, para coordinar e impulsar acciones y medidas en la provincia dirigidas a propiciar una movilidad más sostenible, un ámbito que requiere del consenso de todos, como aquellos asuntos de primera necesidad, y la movilidad sostenible lo es. ●

La Diputación de León, como el resto de instituciones provinciales de España, tiene como ámbito competencial los municipios de menos de 20 000 habitantes. El hecho diferencial que otorga a la Diputación de León un carácter especial es la importante presencia de los pequeños municipios en la provincia. De hecho, solo tres de los 211 municipios leoneses superan ese umbral de población: la capital, Ponferrada, y el aldeaño a la capital, San Andrés del Rabanedo.

Es decir, de la gestión de la Diputación de León dependen un total de 208 municipios, la mayoría de ellos con una población inferior a los 5000 habitantes. Sin embargo, en conjunto, la provincia leonesa sigue concentrando el 40 % de su población total, más de 180 000 habitantes, en los 208 municipios sobre los que la institución provincial tiene competencia. Es la suma de muchos municipios pequeños.

A ello se añade otra peculiaridad de la provincia leonesa: su gran extensión. León es la séptima provincia de España que mayor superficie ocupa, 15 581 kilómetros cuadrados. Mientras que, en lo referente a la población, nos encontramos en el puesto 32 del país, con una densidad media provincial de 30 habitantes por kilómetro cuadrado, pero que en algunas comarcas no supera el umbral de las zonas calificadas como despobladas.

León, por tanto, cuenta con una dispersión poblacional que le otorga una situación especial. Así, cualquier planteamiento de movilidad, a la par que sostenible, debe contar con la realidad de un medio eminentemente rural en el que hay que garantizar unos servicios públicos de transporte equiparables en calidad a los que reciben los habitantes de las ciudades. Esa es la reclamación permanente de esta institución ante las Administraciones estatal y autonómica que poseen las competencias en este campo.

Paralelamente, la Diputación de León posee una red provincial de carreteras, cuya competencia se mantiene desde la etapa preautonómica, con una longitud de 3310 kilómetros y un número total de 746 calzadas.

Durante los últimos cuatro años, la Diputación de León ha destinado 50 millones de euros, repartidos en dos planes de carreteras, con el objetivo de garantizar la seguridad de los usuarios y de los vecinos de las diferentes localidades del área rural de la provincia por las que discurren estas vías. ●



Eduardo Morán Pacios
Presidente de la Diputación de León



Francisco Salado
Presidente de la Diputación de Málaga

La provincia de Málaga ha experimentado un desarrollo sin precedentes en las últimas dos décadas, que nos consolida como el motor económico de Andalucía y como el futuro tercer gran eje metropolitano de nuestro país, tras Madrid y Barcelona.

Más de 1,4 millones de personas viven en nuestra franja costera, cifra a la que hay que sumar nuestros visitantes turísticos: 13 millones al año, que se concentran principalmente en el litoral.

Este dinamismo demográfico se acentúa por las previsiones del INE, que advierten de que seremos la provincia española que más población gane, tras Madrid, en la próxima década. El aumento será de 110 000 habitantes.

La histórica inversión en infraestructuras de comunicaciones, como el AVE, la segunda ronda o la autopista de la Costa del Sol, se nos ha quedado pequeña muy pronto. Las carreteras se encuentran casi al límite de su capacidad, especialmente en verano, y todo ello por la ausencia de un sistema de transporte público potente que compita con el vehículo privado.

Somos el área metropolitana de España con menor uso del transporte público, apenas el 4 % de los desplazamientos, muy lejos del 15 % de media, mínimo, de otras grandes zonas urbanas.

Todo ello se debe a varios motivos, pero principalmente a que el Cercanías de la Costa del Sol está incompleto y solo llega hasta Fuengirola. Resulta inadmisibile que Marbella siga siendo, en pleno siglo XXI, la única ciudad española de más de 100 000 habitantes sin conexión ferroviaria. Urge llevar el tren a Marbella y a Estepona, pero también a la costa oriental.

También resulta imprescindible aumentar las frecuencias del actual cercanías, el cuarto más utilizado de España.

Pero si hay un objetivo inmediato que debemos completar entre todas las Administraciones es la transformación del modelo de movilidad de la Costa del Sol.

Para ello, la mejor solución, la más viable y fácil de acometer, se iba a incluir en el Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol de la Junta. Se trata de transformar la actual A-7, la antigua N-340, en un gran bulvar urbano —en la práctica ya funciona como tal—, reservando espacio para una gran plataforma intermodal de transporte público que una todos los municipios costeros con frecuencias que compitan, en condiciones de vencer, con el vehículo privado. Es decir, que pasen cada cinco o diez minutos.

Será necesario, por tanto, eliminar algunos carriles para el transporte privado, y desviar parte de ese tráfico a la autopista de peaje. La autopista de la Costa del Sol no solo es la más cara de España por kilómetro utilizado. También es la cuarta de España con más tráfico (35 000 vehículos al día). La alternativa ideal consistiría en liberar el peaje, pero también se pueden adoptar medidas progresivas para, al menos, fomentar su uso por los vehículos pesados y los trabajadores que hacen el trayecto todos los días de ida y vuelta entre dos mismos puntos, algo que ya se ha bonificado en tramos de autopistas en Cataluña y Valencia. ●

Resulta evidente que la movilidad, la comunicación entre territorios, es una necesidad en el ámbito de las relaciones entre personas y comunidades, pero también una ventaja competitiva de los territorios. Siempre digo que nuestra inminente condición como puerta de entrada de la alta velocidad ferroviaria en Galicia situará a Ourense en una nueva dimensión para explotar nuestro potencial termal y la ubicación geoestratégica como capital de la eurorregión Galicia-Norte de Portugal.

Reconozco como gran conquista que el concepto de “movilidad sostenible” se haya instalado en la agenda política por derecho propio, habida cuenta de la asunción de los problemas medioambientales y sociales provocados, en las últimas décadas del siglo pasado, por la generalización del transporte urbano basado en el coche particular. En la búsqueda de ciudades y villas sostenibles las Administraciones públicas debemos actuar de forma responsable para atinar con modelos que no contaminen el aire, que no consuman excesiva energía, sin efectos negativos sobre la salud de la población y evitando saturar las vías de circulación.

Desde la Diputación de Ourense actuamos en una triple dirección, coordinadamente con los ayuntamientos de mayor población de la provincia, en una dinámica de concienciación ambiental que permite amplia participación vecinal, generando comportamientos y hábitos beneficiosos para el reto que tenemos por delante. Predicamos con el ejemplo con la incorporación a nuestro parque móvil de vehículos eléctricos e híbridos; y conservamos y mejoramos los 1840 kilómetros de vías de titularidad provincial.

Hablamos también en Ourense de transporte eficiente, accesible y más seguro, incrementando la calidad de vida y aportando mayor seguridad en los desplazamientos. Una línea de trabajo que tiene que ver con nuestro papel vertebrador del territorio y nuestro protagonismo prestando servicios públicos medioambientales.

Entre las competencias sobre el territorio que vengo reivindicando desde hace tiempo a favor de los Gobiernos provinciales están aquellas que tienen que ver con aspectos urbanísticos. Si hablamos de la necesidad de la descentralización competencial y de poner en valor la filosofía de la descentralización, procurando la cercanía a vecinas y vecinos, es ahí donde las diputaciones deben ocupar un papel proverbial, teniendo en cuenta ya los cuarenta años de Estado autonómico, para corregir o complementar lo que la arquitectura jurídico-institucional de la Constitución de 1978 no ha sido capaz de solucionar. Por esta razón la visión integral de provincia que estamos llamados a defender tendría más valor si tuviésemos en nuestro abanico competencial la planificación y diseño urbanístico para favorecer la movilidad sostenible.

Además, sería partidario de solicitar a las instancias correspondientes una fiscalidad favorable para la denominada “ecomovilidad”. Hablando en este punto tanto de transporte público, incluida la bicicleta eléctrica, como, por supuesto, de automóvil compartido. Y promoviendo en el transporte público un cambio en sus modelos tarifarios.

Hablar de movilidad es hablar de conectividad personal. Por eso el acceso a las autopistas de la información, la cobertura en zonas rurales, es también un objetivo ineludiblemente asociado a la sostenibilidad y a la vida que buscamos cuando hablamos de reto demográfico. La eterna



Manuel Baltar
Presidente de la Diputación de Ourense

compatibilidad deseada entre el crecimiento económico y las esencias medioambientales del territorio. Una perspectiva que ninguna Administración pública debe dejar de lado. Un horizonte que no solo debemos contemplar desde nuestras Administraciones provinciales, sino también cuando abordamos el necesario trabajo en red entre Gobiernos.

La experiencia de compartir gestión y objetivos con otros Gobiernos provinciales incrementa las posibilidades de encontrar soluciones a problemas compartidos. Esa es la gran fortaleza de abordar el estudio de cualquier escenario desde una visión compartida. Una plataforma de la que solo derivan ventajas. Como el trabajo que se desarrolla, con nuevas metas a las que aspirar, desde la Fundación Democracia y Gobierno Local.

Trabajo en red también a nivel internacional, donde las políticas de movilidad sostenible son un pilar básico de obligada observancia. Lo digo desde mi condición de presidente de Partenalía, la asociación europea de Gobiernos locales intermedios, y mi vicepresidencia en la CEPLI (Confederación Europea de Poderes Locales Intermedios).

En definitiva, la movilidad sostenible debe formar parte de cualquier actuación pública. Cualquier acción política debe llevarse a cabo por apartados administrativos donde la movilidad sostenible sea parte de su ADN. Porque no estamos donde estamos para las instituciones; estamos donde estamos para las personas.

Tenemos que poner también las herramientas tecnológicas necesarias al servicio de este objetivo, de manera coherente con lo que denominamos “provincia inteligente”. Un concepto por el que abogamos teniendo en cuenta que supera al de “smart city”, pues nuestra responsabilidad es un territorio mayor, con más agentes públicos y privados, y más de tres mil núcleos de población con servicios públicos de calidad que debemos prestar.

En conclusión hay que seguir dando pasos firmes en una estrategia sostenible global, donde la movilidad ocupa un lugar destacado, mediante la adopción de un conjunto de medidas que definen perfectamente no solo nuestra respuesta a una realidad como la movilidad sostenible y sus retos, sino también nuestro papel vertebrador provincial y la visión integral que defendemos. ●



Carmela Silva Rego
Presidenta de la Diputación de Pontevedra

En esta nueva legislatura la sostenibilidad se ha convertido en uno de los grandes retos del Gobierno de la Diputación de Pontevedra. Queremos, a lo largo de estos cuatro años que tenemos por delante, poner en marcha medidas que van encaminadas a concienciar a la sociedad, a través de actuaciones educativas y formativas, pero también a extender la sostenibilidad a través de diferentes campos en los que la Diputación tiene competencias, siendo las vías provinciales una de ellas.

La sociedad, sobre todo la juventud, clama alto y claro que nuestro planeta ya no puede más, que estamos ante una emergencia climática y que si no cambiamos y actuamos el rumbo del planeta va directo al abismo. Como Administración pública no podemos permanecer al margen de las grandes preocupaciones de la ciudadanía, y debemos sumarnos a todo aquello que contribuya a convertir este mundo en un lugar mejor donde vivir. Tenemos la obligación de adquirir compromisos reales y vinculantes, de liderar políticas públicas que permitan transformar y proteger nuestro entorno.

Desde la Diputación hemos iniciado ya este camino en la pasada legislatura con iniciativas dotadas de recursos para reducir las emisiones de carbono (de

acuerdo con los compromisos adoptados en el Acuerdo de París), abandonar los combustibles fósiles, apostar por energías renovables, sensibilizar y concienciar a la población con campañas de comunicación y gestionar el territorio de forma inteligente.

Nuestro proyecto de movilidad para la provincia es ya un referente. Estamos transformando por completo las vías provinciales para que sean más seguras, para recuperar el espacio público para las personas y para que sean sostenibles. Pero lo cierto es que una de las grandes complejidades de nuestra provincia es el inmenso kilometraje de vías provinciales que tenemos. El cambio está ya iniciado, hemos creado un proyecto para transformarlas, hemos iniciado ya su implantación en algunas, pero ahora queda seguir, queda continuar con estas actuaciones en la extensa red de carreteras provinciales de Pontevedra.

Y, además de impulsar nosotros esta transformación, estamos apoyando a los ayuntamientos a través de ayudas para la redacción de planes o estudios de movilidad y espacio público sostenible (PMS o EME), herramientas fundamentales para transformar las vías urbanas. Hemos conseguido ya que los ayuntamientos se sumen a nuestra apuesta, que trabajen para convertir sus términos municipales en lugares más sostenibles con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, pero el camino es todavía largo.

También hemos de hacer un importante trabajo de concienciación, de conseguir que las vecinas y los vecinos de la provincia se sumen al empleo de formas de desplazamiento más sostenibles, modos de transporte que permitan compatibilizar el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida. Hemos iniciado estas campañas de sensibilización hace dos años, pero concienciar a la sociedad, implicarla en la transformación y que rompa con hábitos adquiridos, no es inmediato y requerirá que sigamos apostando por estas acciones para frenar, tal y como la denominó Greta Thunberg, “la crisis más importante que nunca haya enfrentado a la humanidad”.

Y con ella, con Greta Thunberg, quiero terminar esta reflexión. Debemos actuar activamente “como si la casa estuviera en llamas. Porque lo está”. No podemos detenernos, debemos apostar por impulsar estrategias que conviertan nuestros ayuntamientos, nuestras provincias, comunidades autónomas y países en entornos más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más sanos, con más futuro. ●

Han pasado ya más de cuatro décadas desde que Fernando Fernán Gómez escribió “Las bicicletas son para el verano”; un título convertido, prácticamente, en coletilla para más de una generación y que ahora, en pleno comienzo del siglo XXI, parece haber dejado de tener sentido. Las bicicletas fueron para el verano; lo fueron durante muchos años, pero ahora... ¿tienen realmente estación? Su uso no se detiene y cada vez hay más personas que se suben a un tren sin motor que debería, o podría ser, el eje o el punto de partida de una movilidad sostenible. También, por qué no, metáfora de cómo debemos movernos para que el planeta vaya sobre ruedas.

Es ese uno de nuestros retos como gestores públicos; cada pedalada que demos, cada decisión que tomemos, independientemente del ámbito en que esta se mueva, estará más marcada que la anterior por la búsqueda de un territorio conectado, una población saludable, un entorno limpio y una vida de calidad.

No es tarea fácil y no debe ser tampoco tarea común en sus formas, aunque sí lo sea en su fondo. Para una provincia como Segovia, el “Angliru” no será nunca el mismo que para otras como Madrid o Barcelona. Afortunadamente, hasta ahora, el aire en Segovia es de calidad, la congestión del tráfico es puntual y las emisiones de contaminantes son mínimas. El objetivo es mejorar o mantener esas condiciones y seguir permitiendo que el lema de nuestro organismo de Turismo, Prodestur, “Segovia, Naturalmente”, siga vigente.

Segovia, eso sí, tiene de forma acuciada el reto de la despoblación en el frente. Nuestros esfuerzos transitan desde hace tiempo por un camino en el que lograr restaurar la vida en los municipios debe ir de la mano de una estrategia de conexión y accesibilidad entre localidades, así como de conexión entre personas; siempre teniendo en cuenta la estabilidad en el territorio que las nuevas tecnologías conceden o pueden llegar a conceder.

Queremos, también, aprovechar el entorno de una provincia en el que la naturaleza convive con la rutina, incluso dentro de la propia capital, para conectar a la población entre municipios a través de redes de caminos y de mejores carreteras, además de tecnológicamente. Reducir el número de viajes o mejorar las condiciones de un transporte alternativo al vehículo privado también tienen cabida en la agenda de esta etapa en la que, a pesar de no contar con la



Miguel Ángel de Vicente Martín
Presidente de la Diputación de Segovia

mejor orografía para ello, esperamos no bajar de una bicicleta que ya nos ha hecho ganar vueltas... a vueltas con el Turismo. ●



Fernando Rodríguez Villalobos
Presidente de la Diputación de Sevilla

El territorio de la provincia de Sevilla, en el que viven casi 2 millones de personas, presenta una fisonomía que concentra su mayor aglomeración urbana en torno a la capital y su área metropolitana; dos zonas, la Sierra Morena de Sevilla y la Sierra Sur, con bajos índices de densidad poblacional y, por último, tres comarcas, Bajo Guadalquivir, Campiña y Vega, que se mantienen en índices medios en cuanto a concentración de habitantes se refiere.

Todo ello acompañado de la propia orografía del terreno, que representa por sí misma retos a la movilidad a los que debemos dar respuesta.

Hablamos, por tanto, de un asunto ante el que debemos ofrecer múltiples soluciones, desde el trabajo conjunto de todas las Administraciones.

Y ahí, la Diputación viene aportando su labor desde diferentes prismas, centrados especialmente en nuestra red secundaria de carreteras, a la que venimos atendiendo de manera intensiva desde las inversiones que, gracias a nuestro superávit,

anualmente ejecutamos a través de los planes Supera.

En ese sentido, y solo por citar la última de las ediciones de ese programa, actualmente en ejecución, el Supera destina a carreteras 8,8 M€ en esta anualidad.

Hablamos, por tanto, de mejorar la red secundaria y de equilibrar, así, el acceso a las grandes vías desde los lugares más alejados de estas, cohesionando así el territorio.

Pero no nos quedamos ahí, porque en el área metropolitana también colaboramos con los municipios en la puesta en marcha de carriles bici y en el arreglo de travesías de alto paso de vehículos.

Y deben ser esas acciones, junto a las que se acometen desde el resto de Administraciones, todas ellas tamizadas por las soluciones que la tecnología ofrece para mejorar la movilidad, las que deben garantizar la sostenibilidad del transporte, tanto para la actividad económica como para las personas, en la provincia de Sevilla durante los próximos años. ●

La isla de Tenerife encara unos años decisivos, en los que el diseño de las políticas públicas determinará que el modelo de crecimiento se ajuste a las prioridades y los retos a los que debemos dar respuesta como sociedad. Estamos obligados a planificar desde la perspectiva de la sostenibilidad en todos los ámbitos, y la movilidad es un factor ineludible en estas políticas con visión de futuro, aunque la realidad, en un territorio con una alta dispersión de la población, nos sitúa muy por debajo de lo deseable.

Según los resultados del último análisis de la movilidad en Tenerife (2018), solo uno de cada diez desplazamientos en días laborables se realiza en modos de transporte público. Esta cifra se corresponde con la de personas que carecen de vehículo particular, con lo que podemos concluir que la población sigue prefiriendo este medio para moverse porque no percibe suficientes ventajas en el uso del transporte público.

Una de las líneas principales de acción en las que trabaja el Cabildo de Tenerife es, precisamente, mejorar de manera notable su competitividad frente al privado, promoviendo plataformas exclusivas para este modo de transporte, mejorando las frecuencias de servicio y abaratando los costes a la ciudadanía.

Por otra parte, no podemos dejar de lado el hecho de que el uso del vehículo particular tiene un arraigo que lleva tiempo y trabajo modificar y, por eso, es preciso propiciar alternativas intermedias, como el coche compartido.

Actualmente, la ocupación de los vehículos que circulan por nuestras carreteras es, prácticamente, de una sola persona, cifra que tendremos que incrementar con medidas de impulso como carriles segregados o facilidades para el aparcamiento en destino a los vehículos con alta ocupación.

Por último, es preciso poner de manifiesto que si bien las políticas públicas estratégicas en materia de movilidad son prioritarias y urgentes, requieren de un fuerte compromiso social para el que necesitamos contar con una población cada vez más informada y más consciente.

El Cabildo de Tenerife está completamente concienciado y comprometido en la lucha contra el cambio climático y en que la isla rebaje su huella de carbono, y la vía comienza por una auténtica apuesta por el transporte colectivo y sostenible. ●



Pedro Martín
Presidente del Cabildo de Tenerife



Dolors Gimeno Valero

Diputada de Diversidad, Comarcas y Movilidad Sostenible de la Diputación de Valencia

La manera en la que queremos movernos por las ciudades, cómo hemos de desplazarnos al trabajo o cómo nos apetece pasear de camino a casa, ha entrado en la reflexión de los planes de movilidad urbana de la mano de la crisis contra la emergencia climática, así como del modelo de ciudad al que queremos aspirar. Y es que nos enfrentamos al reto de rediseñar los espacios públicos y transformar los modelos de movilidad de los pueblos y ciudades, procurando ganar para la ciudadanía espacios más amables y ofrecer alternativas de movilidad limpias, verdes, más económicas y respetuosas con el medio ambiente.

En este cometido las Administraciones públicas tenemos que tomar la iniciativa, pues tenemos la responsabilidad de liderar este cambio que afecta tanto al medio ambiente como a nuestra salud. Según datos proporcionados por el Parlamento Europeo y provenientes de diferentes instituciones tecnológicas, el transporte es responsable de más del 30 % de las emisiones de CO₂ en la Unión Europea, de las cuales el 72 % proviene del transpor-

te por carretera, y esta cifra resulta difícil de reducir, dado que cada vez más personas utilizan medios de transporte a motor.

Se trata, pues, de una cuestión tanto de emergencia climática como de salud pública que, como agentes que impulsamos políticas de movilidad y respeto por el medio ambiente, tenemos que anteponer para diseñar la movilidad del futuro. Ese es asimismo el reto al que nos enfrentamos también desde la Diputación de Valencia: impulsar ciudades amables con las personas, conexiones sencillas y caminos verdes, vías sostenibles y seguras que supongan una verdadera alternativa al vehículo.

En este camino debemos encontrarnos. La ciudadanía reivindica alternativas de movilidad más ecológicas y accesibles, un cambio de mentalidad al que las Administraciones debemos dar respuesta de manera conjunta y coordinada. Esta transformación no es nueva y ya tiene como ejemplo ciudades como Valencia, donde el cambio de paradigma hacia una movilidad más sostenible nos lleva a repensar el modelo urbano, que tiene en cuenta a la ciudadanía de forma horizontal, intergeneracional, más democrática y saludable. ●

Hablar de movilidad sostenible es hablar de dificultades para la circulación, contaminación, atascos, ruido... Argumentos que no parecen generar problemas en el mundo rural. Sin embargo, en nuestros pueblos el problema no es menor, aunque por causas diferentes. Es difícil garantizar la movilidad de una población en muchos casos dispersa, envejecida y con una alta dependencia de un transporte público que, por norma general, es escaso, ineficaz y deficitario.

El problema no es solo de una provincia, como Valladolid, o de un estado como España. La propia Unión Europea ha elaborado un informe en el que pone de manifiesto que “la movilidad local tiene una enorme repercusión sobre la economía local, el patrimonio cultural, la cohesión territorial, la inclusión social y la protección medioambiental”. El informe propone que la Comisión Europea elabore un Paquete de Movilidad Rural que ayude a implantar en las zonas rurales un transporte sostenible y multimodal... pero no podemos esperar tanto tiempo.

Desde la Diputación de Valladolid estamos desarrollando un Plan Provincial de Transporte, con más de 40 líneas, que busca mejorar el servicio de transporte público de viajeros en las poblaciones del ámbito rural, contribuyendo a facilitar el acceso de todos sus habitantes a servicios básicos como la salud, la educación no reglada, la cultura o el empleo. Todo ello, con el fin de garantizar a las personas que viven en nuestros pequeños pueblos, especialmente a los mayores y a los más jóvenes, las mismas oportunidades de acceso a los servicios básicos que disfrutaban quienes viven en núcleos de mayor población.

Con todo, no es suficiente. Hay que profundizar en nuevas formas de transporte, como la multiactividad, y también en nuevos modelos de transporte público, más pequeño, más versátil y más respetuoso con el medio ambiente. Son retos que debemos afrontar sin más dilación, porque son esenciales a la hora de garantizar servicios y ayudar a combatir así el reto demográfico que afronta el mundo rural. ●



Conrado Íscar Ordóñez
Presidente de la Diputación de Valladolid



Francisco José Requejo Rodríguez
Presidente de la Diputación de Zamora

Desde la Diputación de Zamora queremos llevar a cabo una serie de medidas para reducir nuestro impacto como Administración pública en el medioambiente.

Hay que ser conscientes de que exigir a los ciudadanos una conducta respetuosa con el medioambiente ha de ir acompañado de una conducta ejemplar por parte de las Administraciones.

Es por ello que creemos importante realizar un estudio que nos informe del punto de partida de este impacto medioambiental.

Muchas entidades privadas ya lo están llevando a cabo. También ciertos ayuntamientos lo han realizado, pero hasta el momento ninguna diputación lo ha puesto en marcha. Se trata de la obtención de lo que llamamos la huella de carbono. Esta es la cantidad de emisiones, de gases de efecto invernadero, que produce el ser humano al fabricar un producto o realizar sus actividades diarias como ir a trabajar o utilizar los dispositivos informáticos. Se

denomina huella porque se trata del rastro que deja nuestro paso en el planeta. Se expresa en toneladas de CO₂ emitidas.

Una vez conocido este dato podremos planificar cómo ir reduciendo estas emisiones con medidas que, paulatinamente, vayan encaminando a la institución hacia un impacto medioambiental neutro. La huella de carbono hará que podamos establecer un horizonte a cumplir.

Esta Diputación apostará por establecer protocolos y campañas de concienciación. Estos fomentarán el uso del transporte público o transporte sostenible como la bicicleta, ya que es una forma sana y sostenible de viajar porque no contamina y resulta ideal para trasladarse por el centro de ciudades, e incluirán la idea de que es mejor intentar buscar alternativas al vehículo privado. También incidiremos en intentar prescindir del coche en trayectos cortos innecesarios o que se pueden realizar a pie, o compartir vehículo para ir a trabajar; son alternativas sostenibles.

Otro reto importante que abordaremos en este mandato es la renovación del parque de maquinaria que ya se va quedando anticuado a vehículos más sostenibles como puede ser el transporte eléctrico.

La movilidad puede ser respetuosa con nuestro ecosistema.

Trabajemos en ello. ●

Cuando a los alcaldes de la España interior nos preguntan por la movilidad sostenible, nuestra primera tentación puede ser sonreír con sarcasmo pensando que bastante tenemos en el medio rural con preocuparnos por la movilidad a secas. Sin embargo, no podemos caer en ese error, debemos tener claro que la movilidad será sostenible o no podrá ser.

Los pequeños y medianos municipios (en la provincia de Zaragoza solo tenemos siete que superen los 10 000 habitantes) no sufrimos problemas de atascos, ruido y aparcamiento. Pero eso no significa que nuestra movilidad sea sostenible. Las zonas rurales tenemos poca población y además la que hay está muy dispersa, lo que provoca que nuestros problemas tengan que ver con la escasez de transporte público y la dependencia casi absoluta del coche privado para acceder a muchos servicios. Con el agravante de que los pueblos están cada vez más envejecidos y las personas mayores normalmente no conducen.

Una de las primeras reclamaciones que hacemos siempre, con toda la razón, son carreteras dignas. Pero cuidado con las comunicaciones, porque sirven tanto para llegar a los pueblos como para irse. En cualquier caso, además de unas buenas carreteras necesitamos ingenio, creatividad y enfoques innovadores para encontrar soluciones a los problemas de la movilidad rural.

Busquemos la forma de combinar diferentes servicios a través de un mismo medio de transporte como ya se hace con las rutas escolares que además transportan viajeros. Fomentemos el uso del vehículo compartido generando ideas que permitan adaptar la “fórmula BlaBlaCar” a nuestro medio rural. Pensemos cómo profundizar en los sistemas de transporte a demanda. Apostemos por la bici (y por la bici eléctrica) para los trayectos de corta y media distancia, también entre pueblos. Aprovechemos las nuevas tecnologías para prestar los mismos o mejores servicios haciendo menos desplazamientos. Y olvidémonos del coche para movernos por nuestra localidad, seremos menos sedentarios y contribuiremos a embellecer y pacificar nuestras calles y plazas. ●



Juan Antonio Sánchez Quero
Presidente de la Diputación de Zaragoza

Se ha publicado en





Movilidad urbana sostenible: Política europea, práctica y soluciones

(...) En 2010, el 73 % de los ciudadanos europeos vivían en zonas urbanas. Se espera que este porcentaje aumente a más del 80 % en 2050. En algunos países (Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, Malta, Suecia, Países Bajos) la tasa de urbanización aumentará a más del 90 %.

Texto: Extracto de “*Movilidad urbana sostenible: Política europea, práctica y soluciones*”, documento elaborado por la COMISIÓN EUROPEA: Dirección General de Movilidad y Transportes - Dirección de Inversiones, Innovación y Sostenibilidad Transporte - Unidad B4-Transportes sostenibles e inteligentes - Ref. Ares(2017)3676309 - 20/07/2017.

Fotografías: iStockphoto

Se ha publicado en

(...) Las zonas urbanas son el motor del crecimiento económico y del empleo, ya que alrededor del 85 % del PIB de la UE se genera en las ciudades europeas. Sin embargo, debido a las numerosas actividades económicas en las zonas urbanas, muchas ciudades europeas se enfrentan a múltiples problemas relacionados con o causados por el transporte y el tráfico. La transformación social ha aumentado rápidamente los niveles de movilidad y el crecimiento del uso del automóvil privado ha ido acompañado de un aumento de la expansión urbana y los desplazamientos, mientras que en muchos casos las redes de transporte público no se han expandido al mismo ritmo. Los atascos, la contaminación atmosférica, la seguridad y la contaminación acústica son ejemplos de problemas comúnmente compartidos en las ciudades europeas. Además del impacto directo del tráfico, el transporte urbano también afecta al desarrollo social, la exclusión social y la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. La necesidad de un transporte sostenible es cada vez más reconocida y recibe cada vez más atención. Las ciudades europeas se enfrentan al reto de mejorar la movilidad, garantizar la accesibilidad y crear sistemas de transporte de alta calidad y eficiencia, al tiempo que reducen los atascos, la contaminación y los accidentes. El transporte es esencial para el crecimiento económico y el bienestar, así como para la calidad de vida en las zonas urbanas, para poder incentivar la cohesión social, abordando los problemas de salud y adaptándose a la evolución demográfica. La dependencia de los combustibles fósiles se convertirá en una de las preocupaciones más importantes en el futuro. El petróleo es cada vez más escaso y los proveedores más inciertos, lo que podría poner en peligro la movilidad de las personas y, por tanto, la economía nacional e internacional. Junto con el objetivo de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a 80-95 % por debajo de su nivel de 1990 para 2050, el uso de combustibles fósiles en el transporte, por lo tanto, tiene que reducirse significativamente. En la mayoría de los Estados miembros de la UE, los ciudadanos de edad avanzada constituyen el segmento de población que crece más rápidamente. Se espera que para 2050 el número de personas de más de 80 años se haya triplicado y, alrededor del 25 % de la población, tendrá más de 65 años. Esta evolución cambia y aumenta la demanda de movilidad en los países que se enfrentan a la perspectiva de una población envejecida. Las políticas de movilidad urbana deben prestar y prestarán cada vez más atención al apoyo de los ciudadanos de la tercera edad, para permitir una movilidad permanente, así como un transporte seguro y adecuado.





“ Los **atascos**, la **contaminación atmosférica**, la seguridad y la **contaminación acústica** son ejemplos de problemas comúnmente compartidos en las ciudades europeas

Las ciudades de los países en desarrollo se enfrentan cada vez más a los mismos problemas causados por el transporte y el tráfico que los Estados miembros de la UE. La urbanización sostenible es ampliamente reconocida como un desafío mundial clave para el siglo XXI, especialmente en los países en desarrollo. Para abordar estos retos en Europa y garantizar una movilidad urbana competitiva y eficiente en recursos, la Comisión Europea publicó su paquete de movilidad urbana en 2013. La experiencia y la competencia de la UE en el ámbito de la movilidad urbana (en particular en lo que respecta a la eficiencia energética y al cambio climático) está disponible para apoyar la movilidad sostenible en países fuera de la UE, que se enfrentan a problemas similares. Un concepto importante para abordar los retos relacionados con las áreas urbanas (principalmente), es el de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que son el objetivo de un anexo del Paquete de Movilidad Urbana. El concepto de PMUS se refiere a una zona urbana funcional y sus alrededores, centrándose en las personas de esta zona más que directamente en el transporte, con el objetivo de crear un cambio hacia modos de transporte más limpios y más sostenibles y alternativas al uso y propiedad del automóvil. (...) •



El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) como pilar de apoyo hacia la consecución de una movilidad sostenible

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) se constituye en 2003 como iniciativa de seguimiento de la movilidad y de análisis de las cifras esenciales del transporte urbano en las principales áreas metropolitanas del país que disponen de una Autoridad de Transporte Público (ATP). Al mismo tiempo, su labor contribuye a potenciar la importancia del transporte público en la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades. Inicialmente el OMM comienza con la participación de 6 ATP y de los ministerios de Medio Ambiente y de Fomento, junto con la colaboración de otras instituciones, que han ido creciendo en los últimos años.

Texto: Observatorio de la Movilidad Metropolitana

Fotografías: iStockphoto

Las ATP son entidades de carácter supramunicipal con competencias en planificación y regulación del transporte en un área metropolitana. En España, el marco competencial del transporte público abarca la escala estatal, la autonómica y la local. En concreto, las labores de ATP pueden ser realizadas, entre otras, por un consorcio con representación de la comunidad autónoma y de los municipios de la aglomeración urbana, por una mancomunidad o directamente por una consejería de una comunidad autónoma. Además, la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local otorga como competencia a los municipios la provisión de transporte urbano colectivo dentro de su término municipal. En este contexto, la estandarización y resumen del estado de la movilidad y, en concreto, del transporte público en las distintas áreas metropolitanas de España es una tarea de especial envergadura.

A nivel estatal, en abril de 2009 se aprobó la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), elaborada como marco de referencia nacional que comprende los principios y herramientas de coordinación para orientar a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible. La EEMS contiene propuestas de actuación que pueden adoptar las distintas Administraciones públicas, instituciones, empresas y la ciudadanía en general, para favorecer el cambio necesario y urgente en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible.

Una movilidad sostenible significa promover alternativas al automóvil que sean más sostenibles -transporte público, a pie o en bicicleta-, y a la vez potenciar la necesidad de un uso más eficiente del coche (coche compartido, uso de otros combustibles, reducir el consumo de espacio en vía pública, reducir la contaminación atmosférica y acústica, aumentar el índice de ocupación del vehículo, etc.). Se trata de establecer medidas que estimulen un cambio modal hacia medios más sostenibles, junto con otras de disuasión del uso excesivo del automóvil. En este sentido, la EEMS considera al OMM como un instrumento de coordinación para mejorar la calidad del aire a partir de la mejora de la sostenibilidad del transporte público. Esta consideración se encuentra alineada con el Libro Verde de la Unión Europea sobre la Movilidad Urbana.

En la actualidad el OMM está formado por un total de 24 ATP que representan a más de la mitad de la población española, junto con el Ministerio para la Transición Ecológica, el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Tráfico (DGT), Renfe y otras instituciones, como la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC Movilidad Sostenible), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.), así como el Centro de Investigación del Transporte de la Universidad Politécnica de Madrid (TRANSyT-UPM), que actúa como secretaria técnica y científica del OMM.



Figura 1.
Autoridades de
Transporte Público
participantes

Buenas prácticas

En líneas generales, el OMM trata de observar, analizar y comprender las tendencias generales de movilidad en las áreas metropolitanas integrantes mediante el uso de una serie de indicadores que miden la oferta, la demanda, la financiación y las innovaciones del transporte público. Este objetivo genérico se puede detallar en otros más concretos, como son:

- Reflejar la contribución del transporte público en la mejora del entorno urbano, amenazado de forma significativa por los impactos derivados de un uso excesivo del vehículo privado, como reflejan los datos sobre calidad del aire, consumo energético, accidentes, etc.
- Describir el papel desempeñado por las ATP en la consecución de un transporte público atractivo y de calidad, y su capacidad de adaptación a contextos reguladores, territoriales y de demanda muy diversos.
- Realizar un seguimiento en el tiempo de las características de oferta y demanda de movilidad, con particular atención al transporte público.
- Destacar la importancia de los recursos públicos dedicados al sector, tanto en forma de inversiones (nuevas infraestructuras, conservación y material móvil) como de aportaciones compensatorias del déficit de operación del sistema.
- Describir los sistemas de financiación del transporte público, incluyendo la dimensión social del sistema (tarifas preferenciales), y su grado de competitividad en comparación con el vehículo privado.

- Reseñar las principales iniciativas y novedades emprendidas por las distintas áreas metropolitanas.

- Permitir a las autoridades metropolitanas revisar y mejorar su gestión, mediante una base de datos amplia sobre el conjunto de áreas metropolitanas del país.

Asimismo, el OMM aporta cada año la información de la movilidad metropolitana al Observatorio del Transporte y la Logística, desde una perspectiva multimodal. También realiza para el IDAE el cálculo de ratios de cumplimiento indicados para el fondo de reparto de subvenciones para el transporte urbano colectivo previsto en los Presupuestos Generales del Estado. A su vez, contribuye con su información para validar actuaciones en transporte urbano, por ejemplo, para la Auditoría de Movilidad Urbana del Tribunal de Cuentas Europeo (2018); es fuente clave de información para la aplicación de la Agenda Urbana Española (ODS 2030), y ha facilitado a los diversos departamentos de la Administración General del Estado información para planes de eficiencia energética, promoción del transporte público, etc.

El OMM publica un informe anual, realizado por TRANSyT-UPM, con los indicadores esenciales de la movilidad de las ciudades que participan. Este informe resulta el único documento “oficial” sobre movilidad urbana y metropolitana a nivel nacional. Dispone de una serie ininterrumpida de 15 años de datos sobre demanda, distribución modal, oferta de transporte público, costes y financiación, buenas prácticas de movilidad, accidentalidad urbana, etc.

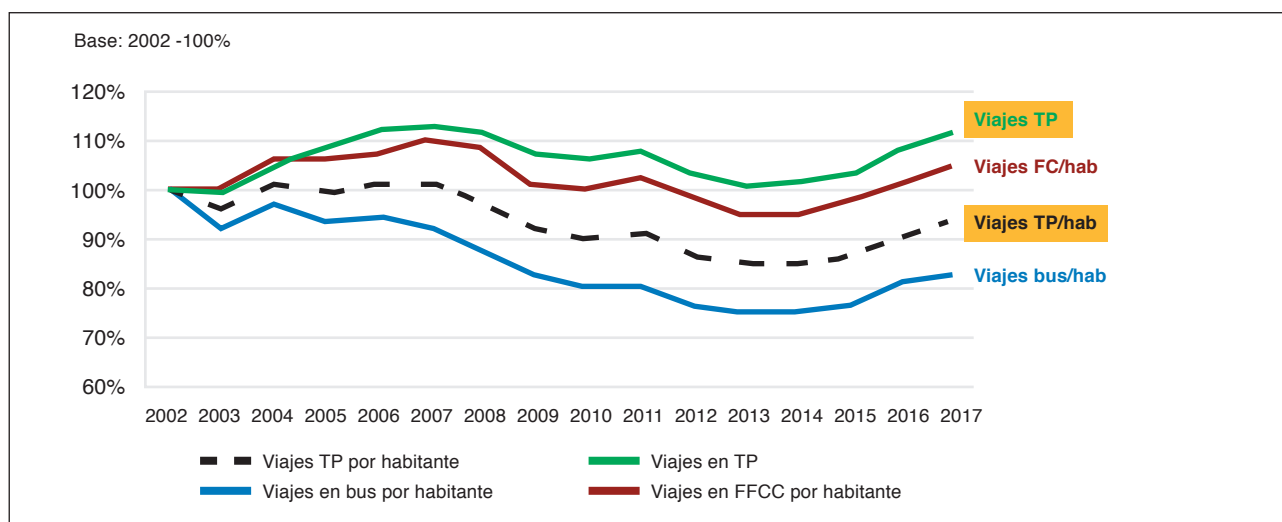


Figura 2. Evolución de la Movilidad en Transporte Público en España según el OMM (2017). Fuente: Informe OMM 2017

El último, el Informe OMM 2017*, ha sido publicado en el mes de abril de 2019. Los datos incluidos en este Informe del OMM correspondientes a 2017 consolidan la tendencia creciente de la demanda de viajeros en todas las ciudades que lo integran. En 2017 se alcanzaron niveles muy próximos a los anteriores a la crisis, pues el número de viajes en transporte público fue solo un 0,2 % menor de los realizados en 2008. Hay, sin embargo, diferencias entre los viajes en autobús, que crecieron más lentamente -1,9 % menores que en 2008-, frente a los viajes en modos ferroviarios (metros, trenes y tranvías), que fueron un 0,8 % superiores a los de 2008. Por tanto, se puede afirmar que la tendencia es positiva, destacando la eficaz gestión de los responsables de los servicios de transporte público, tanto autoridades de transporte como operadores.

“

Una **movilidad sostenible** significa promover **alternativas al automóvil** que sean más sostenibles -**transporte público, a pie o en bicicleta**-, y a la vez potenciar la necesidad de un **uso más eficiente** del coche

* Disponible, junto con los informes anteriores, en la página web del OMM: <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informes.html>



Buenas prácticas

También se puede decir que ha sido una gestión eficaz en la medida en que el contexto presenta unas amenazas claras: por un lado, se ha acentuado el proceso de dispersión demográfica, pues la población ha disminuido ligeramente en la ciudad central, al tiempo que ha crecido un significativo 7 % en las coronas metropolitanas respecto a 2016. Por otro lado, ha aumentado la oferta de servicios de transporte que hacen competencia directa al transporte público. Crece la oferta de car-sharing y moto-sharing, a la que se ha unido la irrupción de

patinetes y otras formas de transporte, que operan mayoritariamente en los centros urbanos, donde el transporte público puede ser actualmente más competitivo. De hecho, las informaciones iniciales indican que una parte de los viajes en esos nuevos modos provienen del sistema de transporte público. No obstante, otros estudios internacionales avalan su potencial para reducir el índice de motorización, cosa que apoyaría, a medio plazo, unos hábitos de movilidad favorecedores del transporte en medios públicos.

	BLUEMOVE			RESPIRO	
	Madrid	Sevilla	Barcelona	Madrid	Palencia
Oferta del servicio					
Área del servicio (km²)	aprox. 200	aprox. 80	aprox. 90	Libre circulación España peninsular	Libre circulación España peninsular
Amplitud del servicio (horas)	24	24	24	24/7	24/7l
Nº estaciones/bases de préstamo	144	17	46	105	2
Flota					
Vehículos disponibles	344	30	99	218	4
Tipo de motor	La mayoría gasolina; algún híbrido	La mayoría gasolina; algún híbrido	La mayoría gasolina; algún híbrido	Eléctricos, híbridos y gasolina	Eléctricos, híbridos y gasolina
Número de plazas del vehículo	varios modelos (5-9)	varios modelos (5-9)	varios modelos (5-9)	5-9	5
Sistema tarifario del servicio					
Alta de inscripción anual (€)	Gratis	Gratis	Gratis	Según tarifa (gratis o 5€/mes)	Según tarifa (gratis o 5€/mes)
Tarifa por horas (€/h)	Desde 2€	Desde 2,50€	Desde 2,50€	Desde 2€	Desde 3,50€
Tarifa por kilómetro (€/km)	0,18-0,29 (los eléctricos no tienen cuota por km)			Según tarifa	Según tarifa
Observaciones sobre el sistema tarifario	También hay tarifa por día: 29-60 €			Ofrece tarifa para usuarios recurrentes y ocasionales	
Integración servicio con el transporte público					
Políticas de integración del servicio con el transporte público:	Acuerdo con el CRTM para acciones de comunicación y difusión, y para que la TTP pueda abrir/cerrar los coches.	Acuerdo con el CTMAS para acciones de comunicación y difusión, y para que la TTP pueda abrir/cerrar los coches.	Ningún acuerdo o colaboración oficial.	Integración con el CRTM (se puede abrir el coche con la TTP)	Ninguno.

Tabla 1. Oferta y tarifas de los servicios de car-sharing “de base fija”. Año 2017. Fuente: Informe OMM 2017

Se trata, sin duda, de una realidad compleja, que exige una reformulación del sistema de transporte urbano y metropolitano, con más actores y mercados más desregulados. Para poder conocerlo con más profundidad, el Informe 2017 ha incorporado, por primer año, información de los modos compartidos en todas sus modalidades. De momento, hay pocos datos de su uso, pero sí se puede conocer la tipología de soluciones de movilidad y el volumen de oferta. Se espera que el sistema de transporte público sepa reaccionar a este nuevo reto, como hizo ante el desafío tecnológico de los sistemas de información y pago, liderando la adopción de dichas tecnologías para mejorar el servicio a los ciudadanos.

Esta es una preocupación general, que llevó a los ministros de Transporte y Medio Ambiente de la Unión

Europea a firmar, en octubre de 2018, lo que se denominó la “Declaración de Graz”, que exhorta a los Estados miembros y a la Comisión Europea a que intensifiquen sus esfuerzos para tener *una red de transporte más ecológica y a mejorar la calidad de vida de los europeos en las zonas urbanas*.

La actividad del OMM a través de sus informes, jornadas y contenidos de la página web es referencia obligada para los que trabajan en el ámbito de la movilidad urbana. Constituye un espacio de reflexión, es fuente de intercambio de experiencias en los foros nacionales e internacionales, y aporta un pilar de apoyo, refuerzo y aprendizaje en la consecución de los objetivos hacia una movilidad cada vez más sostenible y una mejora de la calidad de vida en las ciudades. ●

	Car2go	Emov	Zity
Oferta del servicio			
Área del servicio (km²)	51	74	75
Amplitud del servicio (horas)	24	24	24
Modelo de préstamo	Free-Floating		
Flota			
Vehículos disponibles	500	600	500
Tipo de motor	Eléctrico		
Número de plazas del vehículo	2	4	5
Demanda del servicio			
Usuarios inscritos	187.000	150.000	26.000
Usuarios habituales	190.000	n.d.	26.000
Nº préstamos anuales	2.025.460	n.d.	24.000
Vehículos-kilómetro (millones/año)	n.d.	n.d.	n.d.
Distancia media de viaje (km)	n.d.	n.d.	5,5
Rotación vehículos (usos/día)	Hasta 15 usos/día	n.d.	4
Sistema tarifario del servicio			
Alta de inscripción anual (€)	9,00	9,00	Gratis
Tarifa por minutos (€/min)	0,21	0,24	0,21
Tarifas por fracción de tiempo	59 €/día	69 €/día	21 €/ 4h; 36 €/ 8h; 66 €/día
Tarifa por kilómetro (€/km)	0,29 € por cada km extra recorrido (a partir de 50 km).	0,29 € por cada km extra recorrido (a partir de 50 km).	-
Observaciones sobre el sistema tarifario	-	-	Tarifa STAND BY para paradas puntuales (0,07€/min)
Integración servicio con el transporte público			
Políticas de integración del servicio con el transporte público:	Ningún acuerdo o colaboración oficial.	Ningún acuerdo o colaboración oficial.	Ningún acuerdo o colaboración oficial.

Tabla 2. Oferta y demanda de los servicios de car-sharing “sin base”, en Madrid. Año 2017. Fuente: Informe OMM 2017

Novedades

JURÍDICAS

Real Decreto-ley 13/2019, de 11 de octubre, por el que se regula la actualización extraordinaria de las entregas a cuenta para el año 2019 de las comunidades autónomas de régimen común y de las entidades locales, en situación de prórroga presupuestaria, y se establecen determinadas reglas relativas a la liquidación definitiva de la participación de las entidades locales en los tributos del Estado, correspondiente al año 2017 (BOE núm. 246, de 12 de octubre de 2019)

Real Decreto-ley 11/2019, de 20 de septiembre, por el que se adoptan medidas urgentes para paliar los daños causados por temporales y otras situaciones catastróficas (BOE núm. 227, de 21 de septiembre de 2019)

Resolución de 7 de octubre de 2019, de la Secretaría General del Tesoro y Financiación Internacional, por la que se actualiza el anexo 1 incluido en la Resolución de 4 de julio de 2017, de la Secretaría General del Tesoro y Política Financiera, por la que se define el principio de prudencia financiera aplicable a las operaciones de endeudamiento y derivados de las comunidades autónomas y entidades locales (BOE núm. 243, de 9 de octubre de 2019)

Tribunal Constitucional. Pleno. Sentencia 105/2019, de 19 de septiembre de 2019. Recurso de inconstitucionalidad 344-2019

Interpuesto por más de cincuenta diputados del grupo parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados en relación con diversos preceptos de la Ley 21/2018, de 16 de octubre, de mancomunidades de la Comunidad Valenciana. Competencias sobre régimen local y autonomía provincial: interpretación conforme de los preceptos legales relativos a la colaboración económica de las diputaciones provinciales con las mancomunidades, y que atribuyen carácter prioritario en los planes provinciales de obras y servicios a las inversiones propuestas por estas mismas mancomunidades.

Tribunal Constitucional. Pleno. Sentencia 106/2019, de 19 de septiembre de 2019. Cuestión de inconstitucionalidad 1461-2019

Planteada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, en relación con la disposición transitoria segunda del Decreto-ley del Gobierno de Illes Balears 1/2017, de 13 de enero, de modificación de la Ley 20/2006, de 15 de diciembre, municipal y de régimen local de las Illes Balears, y de la Ley 3/2007, de 27 de marzo, de la función pública de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y de medidas en materia de coordinación de las policías locales de las Illes Balears; y con el art. 41 de la Ley del Parlamento de Illes Balears 4/2013, de 17 de julio, de coordinación de las policías locales de las Illes Balears. Competencias sobre función pública y policías locales: constitucionalidad de los preceptos legales autonómicos relativos al nombramiento de funcionarios interinos para el desempeño de funciones de policía local.

Sentencia 100/2019, de 18 de julio de 2019. Pleno. Conflicto positivo de competencia 259-2019

Planteado por el Gobierno vasco en relación con el Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para móviles del sector público. Competencias sobre régimen jurídico de las Administraciones públicas y régimen local: nulidad de los preceptos reglamentarios estatales que regulan la actividad administrativa de los Parlamentos autonómicos, y atribuyen a la Administración General del Estado el ejercicio de funciones ejecutivas de titularidad autonómica; ausencia de carácter básico en distintas disposiciones reglamentarias.

BIBLIOGRÁFICAS

Cuadernos de Derecho Local (QDL), núm. 50

Junio de 2019

Fundación Democracia y Gobierno Local

Este número especial de la revista QDL está dedicado a la prestación de servicios públicos. La gestión indirecta de los servicios públicos tras la nueva Ley de Contratos del Sector público, el riesgo operacional en los nuevos contratos de concesión, la creación y adhesión a las centrales de contratación, así como el servicio de recogida y tratamiento de residuos son los principales temas estudiados. Adicionalmente, contiene una reflexión sobre el Real Decreto 424/2017, por el que se regula el régimen jurídico del control interno en las entidades del Sector Público Local.



Los Gobiernos locales después de la crisis. Un análisis de la evolución de las Haciendas locales en el período 2001-2016

Serie Claves del Gobierno Local, núm. 28, 2019

Fundación Democracia y Gobierno Local

Autor: Juan ECHÁNIZ SANS

En este estudio se analiza la evolución de las Haciendas de los Gobiernos locales españoles durante el periodo 2001-2016, su participación en el conjunto del gasto público, la comparación de los datos españoles con los de otros países europeos, así como las variaciones en la estructura presupuestaria de los ayuntamientos como consecuencia de la crisis. El objetivo de este informe es aportar datos para el análisis de la situación de las Haciendas locales españolas.



Contratación local tras la Ley de Contratos del Sector Público 9/2017

2019

Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional (CEMCI)

Coordinador: José Antonio MORENO MOLINA

Los autores de esta obra han hecho un magnífico recorrido por los diferentes aspectos de esta materia regulada, centrándose en aspectos concretos de la Ley relacionados con el ámbito local como las competencias de las entidades locales y sus normas específicas de contratación, el procedimiento abierto simplificado y los contratos menores, la preparación del contrato, consultas preliminares y preparación de pliegos, la contratación pública electrónica y el perfil del contratante, la publicidad de los contratos públicos, la adjudicación de los contratos, los criterios de adjudicación y la mesa de contratación, la resolución de conflictos, y el ámbito objetivo del recurso especial en materia de contratación pública.



Gobierno Abierto: Un análisis de su adopción en los Gobiernos Locales desde las Políticas Públicas

2019

Instituto Nacional de Administración Pública (INAP)

Autor: Edgar Alejandro RUVALCABA GÓMEZ

Este libro contiene un análisis en profundidad sobre el Gobierno Abierto: antecedentes, evolución y actualidad; su relación con las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), así como con las políticas públicas. Además, el autor realiza un estudio sobre la implantación del Gobierno Abierto en los Gobiernos locales españoles.



Novedades



Madrid, de enero de 2020 a julio de 2021

Máster en Contratación Pública Local

El Máster en Contratación Pública Local es un título propio de la Universidad Autónoma de Madrid que acredita una formación completa, teórica y práctica, de la contratación pública del sector público local. El Máster tiene carácter semipresencial. El programa académico del Máster se divide en diez módulos, un taller de contratación y un trabajo fin de Máster.

Organiza: Instituto de Derecho Local de la Universidad Autónoma de Madrid

Más información:

http://www.idluam.org/blog/wp-content/uploads/2019/10/MCPL_Trip_2020-2021.pdf

Granada, del 22 de noviembre al 19 de diciembre de 2019

Formación virtual. Aplicación del régimen jurídico laboral a las entidades locales (VII edición)

Este curso está dirigido a cargos electos, directivos, funcionarios con habilitación de carácter estatal y empleados públicos de las entidades locales con titulación superior, media o asimilada, que tengan a su cargo funciones relacionadas con la materia objeto de la actividad formativa.

Organiza: Centro de Estudios Municipales y de Cooperación Internacional. CEMCI

Más información:

<https://www.cemci.org/actividades/aplicacion-del-regimen-juridico-laboral-a-las-entidades-locales-vii-edicion-33>

Iztapalapa, Ciudad de México, del 7 al 10 de diciembre de 2019

XIX Conferencia del OIDP. Ciudades participativas con derechos plenos. Democracia participativa y derecho a la ciudad

Ante la intensa embestida del desarrollo urbano desenfrenado que está devastando nuestras ciudades, transformándolas en productos que están fuera del alcance de muchos de sus habitantes e impidiéndoles ejercer plenamente sus derechos, la Conferencia del OIDP nos invita a reflexionar sobre el significado de la democracia en su sentido más profundo, es decir, sobre el pleno ejercicio de los derechos en nuestras ciudades, así como las tareas estratégicas que tanto las comunidades como los Gobiernos locales deben impulsar para garantizar que vivir y coexistir en la ciudad sea más humano, democrático, sostenible, equitativo, justo y solidario.

Organiza: Observatorio Internacional de la Democracia Participativa (OIDP)

Más información:

<http://www.oidp2019iztapalapa.org.mx/inicio.html>



<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/plan-de-movilidad-urbana/movilidad-sostenible>

Movilidad y Transportes. Ayuntamiento de Barcelona

Esta página del Ayuntamiento de Barcelona contiene toda la información necesaria para que los ciudadanos puedan optar por medios de transporte sostenibles. La ciudad promueve las energías alternativas, fomenta el uso de sistemas de transporte saludables como la bicicleta o ir a pie, mejora los sistemas de transporte colectivo y apuesta por la movilidad eléctrica como único modo “motorizado” viable para mejorar la calidad ambiental de Barcelona en beneficio de todo el mundo.



<https://www.observatoriodelaaccessibilidad.es/espacio-divulgativo/articulos/que-es-movilidad-sostenible.html>

Observatorio de la Accesibilidad

El Observatorio de la Accesibilidad nace dentro de la Unidad de Accesibilidad de la Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE) con objeto de poner de manifiesto las necesidades de accesibilidad y del uso de los productos de apoyo, ya que siguen pasando desapercibidas y, sin embargo, son fundamentales para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad. No obstante, el contenido del Observatorio se hace extensible a la sociedad en su conjunto, puesto que la accesibilidad no solo beneficia a personas con discapacidad, sino que favorece a todas las personas de un entorno y territorio determinado.



<https://www.zaragoza.es/sede/portal/movilidad/plan-movilidad/>
Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Zaragoza

Los principales objetivos de este Plan son: disminuir el número de vehículos privados circulando por la ciudad, considerando las necesidades específicas de desplazamientos de puerta a puerta; reducir la contaminación atmosférica y acústica; reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico; garantizar la Accesibilidad Universal al Sistema de Movilidad; reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada; fomentar la equidad social en el acceso de la ciudadanía al Sistema de Movilidad.



<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/areas/infraestructuras-movilidad.html>

Infraestructuras para la movilidad sostenible. Junta de Andalucía

En esta página web se encuentra la información sobre diversos recursos relacionados con la movilidad sostenible: los planes de transporte metropolitano de Andalucía con los que se pretende fomentar los desplazamientos de personas y mercancías con el menor impacto ambiental y en salud posible. También se puede consultar toda la información sobre los puertos de Andalucía, las tasas de servicios portuarios o los medios de participación ciudadana, así como el Plan andaluz de la bicicleta como instrumento básico para la planificación y promoción de uso de la bicicleta en Andalucía de manera integral.





d  Fundación
Democracia
y Gobierno Local

