

CIUDADES COMPROMETIDAS CON LA MOVILIDAD

Esta 'entrevista coral' detalla las iniciativas en movilidad sostenible que han impulsado siete municipios españoles que son referencia en este ámbito: Barcelona, Cáceres, Castellón, Madrid, Pamplona, Santander y Vitoria. Sus planes de movilidad no son solo una apuesta del presente sino que se trata de iniciativas de futuro que buscan transformar los hábitos de los ciudadanos. Adoptar este tipo de medidas no es ya una alternativa sino una obligación para asegurar el crecimiento y desarrollo de nuestras ciudades.

■ AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

Joaquim Forn | Teniente de Alcalde de SEGURIDAD Y MOVILIDAD



1.- El Ayuntamiento de Barcelona está plenamente concienciado de la necesidad de lograr una movilidad sostenible en nuestra ciudad. Por eso, en Barcelona hemos hecho una apuesta decidida por la movilidad sostenible y queremos que los vehículos eléctricos sean una de sus señas de identidad para contribuir a reducir la emisión de gases contaminantes

y el ruido en las calles de nuestra ciudad. Para nosotros, el vehículo eléctrico es una pieza clave para el cambio de modelo productivo que estamos promoviendo hacia una economía verde y para lograr una ciudad inteligente ('smart city') en todos los aspectos.

En los últimos años, el Ayuntamiento de Barcelona ha ejecutado cerca de medio

centenar de acciones para lograr una movilidad sostenible. Destacaría la mejora de la accesibilidad en las aceras, que se han ampliado para dedicar más superficie para los peatones, la pacificación de algunas calles con zonas 30 y plataformas únicas y la ampliación y mejora de la red de itinerarios para bicicletas.

En el ámbito del transporte público, la innovación más notable es la implantación de la nueva red de autobuses, una red ortogonal, con más y mejores frecuencias y capacidad para los usuarios, además de la regulación de las áreas de distribución urbana de mercancías (DUM) aplicando la tecnología al servicio de los transportistas para que su trabajo sea más eficiente.

2.- Consideramos que el vehículo eléctrico es fundamental para lograr una movilidad más sostenible, más limpia, sin ruidos, pero no es sólo este ya que promovimos todos aquellos modelos de vehículos que ayuden a conseguir los objetivos de ciudad sostenible y saludable que nos fijamos en nuestro Plan de Movilidad Urbana (PMU). Por eso estamos desarrollando una estrategia energética para que la ciudad sea energéticamente autosuficiente en unos 40 años, esto es, que podamos producir, a partir de las energías renovables, toda la energía que se consume en la ciudad.



PREGUNTAS

La participación de Barcelona en proyectos de promoción del vehículo eléctrico se concretan, por ejemplo, en la plataforma LIVE, un ente público-privado que desde 2011 convierte la ciudad en un banco de pruebas estratégico en Europa para la promoción del vehículo eléctrico.

Respecto a la infraestructura de recarga, actualmente Barcelona dispone de 331 puntos de recarga para vehículos eléctricos, 128 de los cuales están en superficie. En cuatro años hemos duplicado los puntos y nuestra voluntad es continuar instalando puntos para promover esta movilidad sostenible en la ciudad y así lo tenemos en cuenta cuando planificamos reformas de las calles y avenidas de la ciudad. La inversión municipal para la creación de esta red de recarga en la ciudad se sitúa en 3,25 millones de euros entre el 2010 y el 2014.

3.- Efectivamente, estamos promoviendo el transporte público como el principal eje de movilidad de Barcelona. Actualmente el 40% de desplazamientos que se realizan en nuestra ciudad son en transporte público. Tenemos una red que conecta la ciudad con su área metropolitana a través de metro, ferrocarriles, tranvía y autobús con la gran ventaja que componen una red tarifaria integrada en el precio de un solo billete. Una de las novedades más relevantes de los últimos años es la nueva red de

1.- ¿Cuáles son las principales medidas que ha impulsado su ayuntamiento para la promoción de la movilidad sostenible en la ciudad?

2.- ¿Cuál es el papel del vehículo eléctrico y su infraestructura de recarga en su plan de movilidad?

3.- ¿Existen acciones concretas destinadas al transporte público (autobuses, tranvías, etc.)?

4.- ¿Han calculado la reducción del impacto medioambiental que supone su plan de movilidad sostenible en términos de reducción de CO₂, partículas, contaminación acústica, etc.?

5.- ¿Dispone el ayuntamiento de su propia flota de vehículos eléctricos y otros combustibles alternativos (vehículos con gas natural, GLP, hidrógeno, etc.)?

6.- ¿Qué medidas fiscales se han implementado para promover una mejora de la movilidad?

7.- ¿Qué vías para la participación ciudadana se incluyen en sus iniciativas relacionadas con la movilidad sostenible?

autobuses, que se concreta en un modelo ortogonal, más intuitivo, eficiente y sostenible que incorpora líneas de autobuses de altas prestaciones, con frecuencias altas y ventajosas semafóricas. Deseamos que aumente el número de usuarios de transporte público en general y de transporte público de superficie en particular, fomentando el uso de las líneas interurbanas en las estaciones de autobuses.

También consideramos necesaria la coordinación con las otras administraciones públicas para desarrollar las infraestructuras de transporte previstas en Barcelona que faciliten los objetivos de nuestro Plan de Movilidad Urbana en cuanto a movilidad ferroviaria se refiere.

4.- En Barcelona defendemos la calidad del espacio público, por lo que consideramos que nuestra misión es reducir el impacto medioambiental de la movilidad en nuestra ciudad. Nuestro PMU (Plan de Movilidad Urbana) contempla la reducción del uso del vehículo privado en un 21% y la transición hacia vehículos más eficientes que permitan reducir el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por la movilidad de la ciudad en un 20% respecto los valores del año 2011.

Al mismo tiempo, si logramos esta reducción del uso del vehículo privado y la canalización del tránsito de paso por ciertas calles

■ AYUNTAMIENTO DE CÁCERES

Jorge Carrasco | Concejal de INNOVACIÓN Y FOMENTO

1.- La primera y principal fue la redacción del Plan de Infraestructuras para una Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS). No queríamos promover acciones concretas sin planificar, y que esta planificación fuera a largo plazo. Entendemos que en una ciudad como Cáceres, por su tamaño y las características especiales de su centro, los avances en movilidad van aparejados a la previsión de las inversiones en infraestructuras; es decir: para llegar a unos objetivos, definidos en el Plan de movilidad sostenible, los gobiernos deben impulsar estas infraestructuras y realizar estos cambios. Es el motivo de haber integrado en una misma estrategia ambas labores, que supone en definitiva la principal medida en materia de movilidad urbana sostenible.

2.- El vehículo eléctrico es mencionado en el Plan como un elemento que debe ir ganando terreno. Una de las primeras medidas que tomamos, antes incluso de estar inmersos en la redacción del PIMUS, fue bonificar el impuesto de matriculación de vehículos eléctricos, ya que teníamos claro que había que definir la estrategia de movilidad y que seguro que este tipo de transporte sería protagonista en la misma. Luego tocaba dar ejemplo, con nuestra propia flota, y de ahí la adquisición de los primeros de este tipo. Después facilitar: instalar puntos de recarga y abrirlos al ciudadano. Hablamos de pilotos previos al PIMUS, para después llevar a cabo las políticas ambiciosas que recomienda el Plan.

3.- Existen de forma directa e indirecta. Por un lado, el sistema de transporte urbano de pasajeros ha cambiado notablemente. Nuevo contrato, nuevas prácticas. Se redefinieron todas las líneas para tratar de optimizar recorridos, y no sólo en busca de un ahorro, que llegó, sino para conseguir que desde cualquier punto de la ciudad se llegara al centro y del centro a cualquier punto. Quizás fue el principal motivo de no haber llegado a todos los ciudadanos que quisiéramos, y había que revisarlo. Se ha renovado la flota, y al margen de ser más económico mantener activa una flota moderna, también es más atractivo para el usuario. Se están habilitando herramientas que faciliten el uso y conocimiento del servicio; cada día intervienen más las nuevas



tecnologías en facilitar nuestra vida y entendemos que será proporcional a crecimiento de usuarios. Y luego como decía, las medidas indirectas. Se ha visto en muchas ciudades y en Cáceres empieza a aparecer: si gana terreno el peatón al vehículo, el transporte urbano sube. Una peatonalización, por ejemplo, no es una medida anti-vehículo, es pro-peatón, y repercute en el uso de los servicios públicos al dificultar el empleo del vehículo privado.

4.- El Plan lleva muy poco tiempo en vigor como para tener resultados fiables, que nos gustaría manejar al año de la aprobación del documento. Se realizan análisis en nuestro municipio de forma periódica e incluso se ofrecen los datos en nuestro portal de datos abiertos; al año de vigencia del Plan se verá el impacto de las primeras medidas y así poder tomar decisiones.

5.- En la actualidad hay dos turismos que dan servicio a la sede central del Centro Europeo de Empresas de Extremadura, que está en Cáceres. La intención del Gobierno es incrementar la flota cuando toque renovar vehículos.

7.- La aprobación del PIMUS supuso la creación de una Oficina de Atención para, ya que es un documento dinámico, recabar propuestas, analizarlas y, si procede, actualizar el Plan. En su redacción participaron los colectivos ciudadanos y técnicos de la ciudad y no tiene sentido no contar más con esa opinión durante su vigencia.

principales, permitirá reducir el número de personas por encima de los 65 dB(A) diurnos a 32,9%, una cifra que actualmente se sitúa por encima de la mitad los ciudadanos que reciben este impacto acústico. El mismo plan se fija como un objetivo ambiental que todas las estaciones de medir cumplan con los niveles establecidos por las instituciones europeas.

5.- Evidentemente, el Ayuntamiento de Barcelona dispone de vehículos sostenibles en su flota municipal. Las instituciones públicas debemos ser los primeros en dar ejemplo a la ciudadanía sobre las bondades de la movilidad sostenible. Tenemos vehículos más eficientes, limpios y seguros, porque creemos en ellos.

Hoy en día, en nuestra flota municipal tenemos 67 vehículos híbridos y 357 vehículos eléctricos. Además, recientemente hemos incorporado 30 nuevas scooters eléctricas en la flota de la Guardia Urbana, y el cuerpo tiene un plan para renovar sus 200 motos de gasolina a eléctrica en los próximos años en todos los distritos. Además, disponemos de 580 vehículos con combustible gas natural y 23 con gas licuado. También trabajamos para priorizar las iniciativas de electrificación de la flota de transporte público, en autobuses y taxis, y se ha puesto en funcionamiento el servicio de bicicletas eléctricas en la ciudad.

6.- Para lograr los objetivos del Plan de Movilidad y conseguir esta traslación deseada hacia el vehículo eléctrico, el Ayuntamiento de Barcelona tiene distintas medidas para incentivar su uso. De entrada, Barcelona bonifica en un 75% el Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica para los vehículos eléctricos y promueve descuentos que ya se aplican en los peajes de acceso a la ciudad de hasta un 40%.

Los usuarios de los vehículos eléctricos pueden disponer de una tarjeta que les permite disponer de aparcamiento gratuita en las zonas de estacionamiento regulado (área verde y azul) para ellos, sean o no residentes en Barcelona. Hemos dispuesto 700 puntos de recarga gratuita, 19 de los cuales son de recarga rápida. Además, en nuestra ciudad es obligatorio que un 2% de los aparcamientos de nueva concesión pública tengan puntos de recarga de vehículo eléctrico y proporcionamos una subvención a aquellos particulares que desean instalar un punto en su domicilio.

Pero no nos quedamos aquí y seguimos estudiando nuevas medidas para lograr esa

movilidad sostenible. Nos gustaría crear más zonas especiales y dar más ventajas para el vehículo eléctrico, con más incentivos y reducciones fiscales, por lo que el gobierno municipal continuará trabajando con esta voluntad.

7.- La participación en el ámbito de la movilidad se articula a través del Pacto por la Movilidad, que es el órgano municipal de

debate y consenso con la ciudadanía. El Pacto está formado por 66 entidades vinculadas con la movilidad (asociaciones de transporte de mercancías, de transporte discrecional, de comerciantes, promoción transporte público, usuarios de bicicleta, etc). Todas ellas participan en los ocho grupos de trabajo establecidos, los cuales tratan de manera transversal la movilidad

sostenible. La sesión plenaria del Pacto, presidido por el alcalde de Barcelona, se reúne periódicamente para tratar los temas más relevantes y las actuaciones realizadas. El Plan de Movilidad Urbana 2013-2018, elaborado con la intensa participación del Pacto, contiene las directrices según los cuatro ejes estratégicos: movilidad segura, sostenible, eficiente y equitativa.

■ AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN Carmen Albert | Concejala de MOVILIDAD

1.- Desde el Ayuntamiento creemos firmemente en la apuesta de la movilidad como una herramienta para mejorar la calidad de vida y como un generador de oportunidades al mejorar las conexiones dentro y fuera de la misma, promoviendo acciones y medidas que tengan en cuenta a los ciudadanos de hoy y garanticen el bienestar de las próximas generaciones.

De esta manera trazamos una estrategia de movilidad sostenible, un trabajo a 8 años vista que actualizaremos a lo largo de este año con la participación ciudadana, que trata de buscar la convivencia entre los 4 modos de transporte que cobran protagonismo en nuestras ciudades.

En esta línea de trabajo se ha fomentado el uso del transporte público, los desplazamientos en bicicleta por ciudad -pasando de 300 viajes diarios en 2008 a más de 6000 hoy en día- se ha trabajado en la disminución de la necesidad de utilización del vehículo particular en la ciudad por los problemas históricos de congestión habidos en la ciudad de Castellón y, finalmente, estamos trabajando para hacer día a día una ciudad cómoda, accesible y segura para los desplazamientos a pie a través de diferentes recorridos peatonales.

2.- La movilidad eléctrica tiene un papel importante dentro del Plan de Movilidad Sostenible de la ciudad de Castellón. Se está trazando, de la mano de la sociedad, un plan de promoción de la misma, de manera que encuentren facilidades de aparcamiento, carga y descarga, dotación de puntos de recarga para vehículos eléctricos o incentivos fiscales entre otras medidas.

3.- Se ha apostado por la puesta en funcionamiento de un medio de transporte

innovador como es el TRAM, un vehículo 100% eléctrico que es respetuoso con el entorno en todo su recorrido, integrándolo en el mismo, y que vertebrará la ciudad de este a oeste, siguiendo el eje natural de Castellón; de esta manera, quedan conectados puntos de una importante actividad diaria como la universidad, la estación intermodal, el centro de la ciudad y la zona marítima.

Un sistema que complementa la red de transporte público urbano que da cobertura a toda la ciudad. De la cual, a lo largo de este mandato, se ha renovado el parque móvil con la incorporación de un 30% de flota de motor de GNC y el resto de flota dispone de motores euro V y VI de mínimas emisiones. Así mismo, se han ido adaptando las líneas de manera que se han optimizado recursos en base a las demandas.

4.- En cuanto a las inmisiones (concentración de contaminantes en una vía), se estima un descenso del 5,04% en CO, 8,33% en hidrocarburos, 6,38 en óxidos de nitrógeno y 2,22 en partículas.

En cuanto a las emisiones en caliente, se observa una mejora de todas las emisiones respecto a la situación sin PMUS del 7%, valor coincidente con las emisiones en frío.

En cuanto a la situación acústica, Castellón mejora en la zona del núcleo histórico. Los niveles acústicos se encuentran alrededor de los 65dBA, cuando en ciudades ruidosas supera ampliamente los 70dBA.

El consumo energético supone un ahorro en la zona central de un 9%. Se estima en alrededor de 68.847,45 gr/hora_media.

5.- El Ayuntamiento, en su flota municipal, está incorporando tanto vehículos



eléctricos como híbridos. Así mismo, en adjudicaciones como las del transporte público urbano se han incluido obligaciones como la dotación de un 30% de autobuses con motor GNC. En cuanto al TRAM, este es en su totalidad eléctrico. Se alimenta a través de catenaria, siendo las baterías la fuente de alimentación del motor a su paso por la zona centro para respetar el entorno.

6.- La ciudad de Castellón cuenta con una dilatada experiencia en participación ciudadana, partiendo de la base de que ésta es la clave para garantizar el acierto de las decisiones políticas. En este sentido tiene una gran importancia el Foro de Movilidad, donde interactúan asociaciones vecinales, asociaciones de autoescuelas, asociaciones de taxi, organizaciones relacionadas con la discapacidad, empresas de transporte público, asociación de transportistas, universidad o partidos políticos con representación en el ayuntamiento, una amplia representación de la sociedad civil. Es más, cada distrito dispone de órganos de participación vecinal que contribuyen a poder aplicar soluciones a problemáticas concretas de cada zona.



PREGUNTAS

1.- ¿Cuáles son las principales medidas que ha impulsado su ayuntamiento para la promoción de la movilidad sostenible en la ciudad?

2.- ¿Cuál es el papel del vehículo eléctrico y su infraestructura de recarga en su plan de movilidad?

3.- ¿Existen acciones concretas destinadas al transporte público (autobuses, tranvías, etc.)?

4.- ¿Han calculado la reducción del impacto medioambiental que supone su plan de movilidad sostenible en términos de reducción de CO₂, partículas, contaminación acústica, etc.?

5.- ¿Dispone el ayuntamiento de su propia flota de vehículos eléctricos y otros combustibles alternativos (vehículos con gas natural, GLP, hidrógeno, etc.)?

6.- ¿Qué medidas fiscales se han implementado para promover una mejora de la movilidad?

7.- ¿Qué vías para la participación ciudadana se incluyen en sus iniciativas relacionadas con la movilidad sostenible?

últimos datos, en el periodo 2004–2013 las emisiones de CO₂ de transporte han bajado un 22% y las de NOx un 42%, lo que ha posibilitado que sólo entre 2011 y 2014 la concentración media de NO₂ en el aire haya disminuido un 22%. Todas las medidas han contribuido a ello, pero merece señalar que sólo la transformación tecnológica de la EMT ha supuesto reducir entre 2008 y 2014 un 37% sus emisiones de NOx y un 52% sus partículas.

5.- Aunque ya desde hace bastantes años importantes servicios públicos, como la recogida de residuos, se prestaba con vehículos de GNC, a partir de 2008, con la puesta en marcha del Plan de Flota Verde, el Ayuntamiento de impulsado el proceso utilizando la contratación pública para transformar las flotas que prestan servicios públicos, incorporando criterios de sostenibilidad en los pliegos. Así, hoy en día aproximadamente 2.400 vehículos (aproximadamente el 49 % de la flota) está ya

■ AYUNTAMIENTO DE MADRID

Javier Rubio de Urquía

Coordinador General de SOSTENIBILIDAD Y MOVILIDAD



1.- Madrid ha desarrollado una política integral, tratando de abordar las distintas vertientes del reto y buscando sinergias, impulsando medidas organizativas, estructurales, tecnológicas, regulatorias, económicas, etc. Probablemente la medida menos tangible pero de mayor calado haya sido fusionar en un mismo Área de Gobierno las competencias de medio ambiente y movilidad, tradicionalmente separadas en todas las administraciones. En aspectos concretos, a modo de ejemplo, cabe señalar desde subvenciones para la sustitución de tecnologías, o exenciones y bonificaciones fiscales, pasando por nuevas regulaciones sobre accesos y estacionamientos, hasta medidas estructurales como la ampliación de espacios peatonales, la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) o la creación del Área de Prioridad Residencial de Ópera, que junto a las existentes ya suman más de 200 hectáreas de acceso restringido.

En cuanto al impulso de tecnologías más sostenibles, se ha visto reflejado en muy diversos aspectos de la movilidad, desde la transformación de más de 4.000 taxis (26% de la flota) a tecnologías menos contaminantes (híbrido, GLP y GNC), hasta en la implantación de un Servicio de Estacionamiento Regulado, pionero en el mundo, en el que las tarifas son variables en función del impacto ambiental del vehículo que estaciona y del nivel de ocupación de la zona. De ahí su nombre "SER Inteligente".

2.- Madrid lleva años impulsando la movilidad eléctrica. Fue la primera ciudad en exceptuar del pago y limitación horaria del estacionamiento a vehículos eléctricos y de las primeras en implantar el Plan Mo-

vele. Desde entonces, los puntos de recarga no han hecho sino crecer (más de 175 puntos de acceso público) a través de un programa basado en la colaboración público privada para la incorporación de las últimas tecnologías. Pero Madrid no se ha limitado a los aspectos específicos de la recarga. Ha impulsado formas alternativas de movilidad y logística eléctrica. Desde el primer servicio público de bici cien por cien eléctrico de Europa -BiciMad- pasando por la inclusión de la movilidad eléctrica en contratación pública, hasta proyectos de microplataformas de distribución de última milla en vehículos eléctricos.

3.- La promoción y defensa del transporte público es un eje estratégico y prioritario de la política de movilidad sostenible del Ayuntamiento. Ello ha propiciado que Madrid sea reconocida como una de las ciudades como mejor transporte público del mundo. Mantener este nivel y mejorarlo es un reto y una condición indispensable para lograr una movilidad más sostenible.

En los últimos años, Madrid ha impulsado importantes medidas enfocadas al cliente y al medio ambiente: implantación de tecnologías menos contaminantes creando la flota verde de la EMT –actualmente la EMT cuenta con 1.360 autobuses limpios, el 71,3% flota, que asciende al cien por cien de los que circulan dentro de la ZBE, extendiendo la accesibilidad al cien por cien de la flota e implantando sistemas de información en tiempo real que posibilitan un uso personalización del servicio público.

4.- Si, sin duda. Anualmente se actualiza el inventario de emisiones. Conforme los

cubierta por vehículos eléctricos, híbridos, GNC, GLP y tecnologías limpias.

6.- El Ayuntamiento de Madrid ha aprovechado hasta el máximo los márgenes que le confiere la legislación estatal. Así, por ejemplo, tanto en el impuesto de circulación como en las tasas por estacionamiento se contemplan exenciones y bonificaciones para tecnologías alternativas. Los vehículos eléctricos, además de estar exceptuados del SER, gozan de una bonificación del 75% del impuesto de circulación (IVTM) durante toda la vida útil del vehículo.

Los híbridos, GLP y GNC también gozan de bonificaciones en el IVTM y de trato preferente y bonificaciones en materia de estacionamiento. Por ejemplo, los eléctricos pueden acceder a ámbitos de acceso restringido, los comerciales híbridos, GNC y GLP tienen beneficios en carga y descarga, etc. Además de todo ello, y como novedad única en el mundo, la tasa del Servicio de Estacionamiento Regulado de Madrid varía hasta en más un menos 20% en función de las emisiones contaminantes de cada vehículo.

7.- Además de las vías de participación generales –sistemas de quejas y sugerencias, procedimientos de información pública legalmente previstos en la tramitación de normas, etc.– en materia de movilidad, por su carácter transversal, tenemos abiertas diferentes vías de participación. Mantendremos reuniones regulares con asociaciones de taxistas, vecinos, comerciantes, sectores profesionales y económicos e interlocutores sociales. Para medidas que afectan a barrios concretos desarrollamos, a través de las Juntas de Distrito, procesos de consulta específicos. También contamos con foros para promover la colaboración pública privada como el Foro pro clima Madrid, en el que participan más de 60 grandes empresas y en el que se incluye un Foro de Movilidad Eléctrica.

Por último, es importante señalar que contamos para la planificación, debate y seguimiento con la Mesa de la Movilidad. Está integrada por un amplio elenco de representantes de muy diversos ámbitos de interés (áreas del Ayuntamiento, Consorcio Regional de Transporte, partidos políticos, sindicatos, universidad, asociaciones de vecinos, comerciantes, empresarios, etc.) y, además de celebrar reuniones y talleres sobre cuestiones específicas, elabora anualmente el Informe de Movilidad de la Ciudad y ha sido elemento clave para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid.

■ AYUNTAMIENTO DE SANTANDER María Tejerina Puente | Concejala de MEDIO AMBIENTE

1.- La movilidad sostenible es uno de los pilares de nuestras acciones. Desde que se aprobó el Plan de Movilidad Sostenible, en el año 2010, Santander está impulsando las peatonalizaciones, el transporte vertical, las zonas de calmado de tráfico, los carriles bici o la movilidad eléctrica, creando una ciudad y una movilidad más sostenible, de manera que ya desde el año 2013 la movilidad peatonal superó el 50% del reparto modal de transporte, según los datos registrados por la Universidad de Cantabria. De forma paralela, se han impulsado otras medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial o a regular los sistemas de aparcamientos.

La ciudad tiene que ser devuelta a los ciudadanos, que ganan cada vez más espacios de convivencia, a través de grandes zonas peatonales y, además, creando itinerarios más seguros y cómodos para los desplazamientos no motorizados.

2.- El fomento de la movilidad eléctrica es otro aspecto sobre el que estamos trabajando. Para ello, se están acometiendo diversas medidas entre las que podemos destacar la incorporación de vehículos eléctricos en la flota municipal, no solo en el transporte urbano sino también en la flota de los vehículos de limpieza municipales, mantenimiento de parques y jardines, etc. Además, se están incrementando los puntos de recarga gratuitos distribuidos por la ciudad, que dispone ya de 8.

Se está trabajando también en la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas -que se unirán a las bicicletas eléctricas que ya se utilizan en el servicio de Parques y Jardines para sus desplazamientos-, así como en la habilitación de puntos de recarga en aparcamientos subterráneos.

Por otro lado, estamos fomentando la información para la formación, mediante la celebración de talleres para escolares, sin olvidar los incentivos fiscales a la movilidad eléctrica, que ya estamos aplicando.

3.- Dentro del Plan de Movilidad, el fomento del transporte colectivo es uno de sus capítulos fundamentales en el que se ha trabajado de forma constante a lo largo de todos estos años y para el que tenemos grandes planes de futuro. Nuestro sistema



de transporte público tiene unas características que han hecho que sea uno de los mejores considerados: muy alta participación, especialmente entre los jóvenes y mayores con menor incidencia en la mediana edad; mientras que los kilómetros de líneas urbanas se han incrementado un 20% en los últimos 5 años, superando ya los 333 km. de líneas y la cobertura de población con una parada de autobús a menos de 300 m es del 96% y el 84% a menos de 200 metros

Pero, además, se trabaja de forma constante en facilitar y mejorar la confortabilidad de nuestros autobuses, de forma que el 100% de los mismos son accesibles para personas con movilidad reducida; tienen sistemas SIO de información oral para prestar apoyo a invidentes o se trabaja en la integración con entidades externas para integrar distintas tarjetas de transporte.

Pero, sin duda, me gustaría destacar el proyecto de Metro Tus, que va a suponer una propuesta innovadora, ya que va a permitir mejorar las frecuencias, la regularidad y la confortabilidad, aumentar la velocidad comercial y, por lo tanto, disminuir los tiempos de viaje, optimizar los recursos disponibles.

Este proyecto consiste en la creación de un corredor central, que disponga de elementos que aumentan notablemente la velocidad comercial (carril exclusivo, priorización semafórica, paradas dobles, etc.), con una serie de líneas alimentadoras desde los barrios hasta

viene de página 25 / los intercambiadores situados unos junto al campo del Racing y el otro en la zona de Valdecilla. Los tiempos de espera en los trasbordos no superarán en ningún caso los 4 minutos. Los vehículos que realizarán el transporte por el corredor central serán vehículos de alta capacidad, es decir, vehículos articulados con gran capacidad de transporte de viajeros y piso bajo que facilita las entradas y salidas de los autobuses.

4.- Santander ha firmado el Pacto de Alcaldes, que supone adquirir el compromiso de reducción de un 20% de CO₂ para el año 2020. El plan de acción con el que se busca lograr este importante objetivo está basado precisamente en el desarrollo de las medidas definidas en el Plan de Movilidad.

Actualmente, gracias al proyecto SmartSantander, existen sensores estáticos y móviles que miden valores de CO, O₃, partículas y niveles de ruido. Puesto que los sensores llevan poco tiempo instalados y no se han podido emplear para valores comparativos, se han estimado estas reducciones a través de indicadores como el consumo de gasoil del TUS, que ha bajado un 15% en el periodo 2014-2010. Para el resto de la ciudad y, solo atendiendo a criterios de tráfico, estimando las intensidades de las principales líneas de comunicación, la reducción de CO₂ entre el 2010 y 2014 es de un 5,7%.

5.- El Ayuntamiento de Santander está modernizando progresivamente la flota de autobuses del Transporte Urbano de Santander y acaba de incorporar 6 nuevos autobuses híbridos, con lo que ya el 10% de su flota está compuesta por vehículos de estas características. Esta renovación tiene como finalidad seguir fomentando la movilidad sostenible, con la utilización de la tecnología para favorecer la reducción de ruidos y emisiones, contribuyendo así al cuidado del medio ambiente. Además, son varios los servicios municipales que utilizan vehículos eléctricos en sus desplazamientos de trabajo.

En la misma línea, cabe destacar que es una exigencia habitual que los pliegos de licitación para los contratos de los servicios de limpieza o cuidado de parques y jardines incluyan vehículos eléctricos o con combustibles alternativos

6.- El Ayuntamiento dispone de numerosos incentivos para mejorar la movilidad eléctrica, pero también para el fomento del transporte colectivo. Así, entre los beneficios fiscales que se aplican a los vehículos eléctricos podemos destacar la reducción del 75% del impuesto de circulación de vehículos (50% en el caso de los híbridos); la exención del pago de la Ordenanza Limitadora de Aparcamiento (OLA); la exención de la tasa por ocupación de vía pública en la instalación de puntos de recarga, la recarga gratuita, etc.

El Ayuntamiento también dispone de una serie de incentivos para la utilización del transporte público de forma que este es gratuito para los pensionistas con pensión inferior al IPREM; para las familias numerosas y en todos los trasbordos con duración inferior a 1 h. Además, existen bonificaciones importantes para jóvenes, interconexiones con trenes, etc.

7.- La participación ciudadana es un aspecto fundamental y, por ello, disponemos de varios canales de comunicación. A través de la plataforma del sentido participativo se agrupan todas las incidencias que se produzcan o todos los comentarios que cualquier usuario desee hacernos llegar. Esta solicitud la reciben los técnicos responsables, pero también los responsables políticos y, una vez enviada, el propio usuario dispone en tiempo real de la respuesta municipal o de la situación en que se encuentra la solicitud.

Por otro lado, la plataforma Realidad Aumentada Santander informa desde cualquier punto de tu ciudad de todos los medios de comunicación de los que dispones, tiempos de espera para cada línea, paradas de taxi o de alquiler de bicicletas.

Otro aspecto fundamental para aquellos que todavía no acceden a estas tecnologías, son los encuentros y foros abiertos con todos los representantes de todas las asociaciones de vecinos para que, de primera mano y con la colaboración de la Universidad de Cantabria, se incida en las preocupaciones y necesidades de cada barrio al objeto de seguir mejorando en la movilidad de Santander.

A través del Consejo de Sostenibilidad o de los Consejos de Distrito se analizan periódicamente todas las medidas de nuestro Plan de Movilidad con el objetivo de que todos los colectivos estén informados.



AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA

Valentín Alzina

Concejalejo de MEDIO AMBIENTE

1.- El Ayuntamiento de Pamplona lleva trabajando más de una década en el fomento de la movilidad sostenible en el marco del proceso de Agenda 21 Local. Durante el año 2004 el Foro de participación ciudadana de Agenda 21 trabajó en la elaboración de un documento con principios, objetivos y medidas, que se aprobó por unanimidad en 2005 y se denominó Pacto Local por la Movilidad Sostenible de Pamplona. A su vez, se elaboró y se presentó el Plan de Ciclabilidad, con el objetivo de aumentar el número de ciudadanos que utilizan la bicicleta como modo de transporte. En este contexto se han realizado numerosas iniciativas para favorecer la movilidad del peatón, incrementar el uso del transporte público y la bicicleta, y reducir el impacto del vehículo privado. Algunos ejemplos son: la peatonalización del Casco Antiguo y calles comerciales del Ensanche, la supresión de barreras arquitectónicas en toda la ciudad (Pamplona obtuvo el premio Reina Sofia de accesibilidad 2010), la instalación de ascensores públicos, la mejora continua del transporte público (cobertura, frecuencias, información en tiempo real, accesibilidad...), la adecuación de 80 km de vías ciclables, la implantación de un sistema público de alquiler de bicicletas, la limitación a 30 km/h en casi todas las calles de un solo sentido, el 'carsharing' eléctrico, los puntos de recarga para vehículos eléctricos o la exención de pago en

la zona de estacionamiento regulado para estos vehículos.

2.- El Ayuntamiento de Pamplona aprobó en 2010 el Plan de Introducción del Vehículo Eléctrico en Pamplona (PIVEP). Dicho plan contempla cinco ejes de actuación principales: infraestructuras de recarga, industrialización, formación, atención a la demanda y comunicación. En estos ejes hemos ido trabajando desde entonces, lo que se ha traducido en medidas como: instalación de puntos de recarga públicos en la calle, implantación de un servicio de 'carsharing' eléctrico, exención de pago para vehículos eléctricos en la zona de estacionamiento regulado, participación en el proyecto europeo ICT-4EVEU sobre interoperabilidad y otros servicios TIC para vehículos eléctricos, campañas de comunicación, etc.

3.- En Pamplona, el transporte público se gestiona de forma mancomunada con el resto de municipios de la comarca. Cada dos años se aprueba un plan de transporte urbano comarcal que busca la mejora continua de este servicio mediante la modificación de líneas y frecuencias, la ampliación a nuevos barrios, etc. Las últimas medidas puestas en marcha están relacionadas con las TIC, como el sistema de información sobre tiempos de espera o una aplicación para dispositivos móviles; y con el sistema de tarifas, ya que recientemente se han implantado los abonos mensuales, con tarifas especiales para los colectivos con más dificultades. En la actualidad se ha presentado un proyecto (resultado de dos años de estudio) muy ambicioso de reordenación de las redes de transporte urbano comarcal para hacerlo más eficiente, doblar la velocidad comercial y disminuir los tiempos de viaje.

4.- El Ayuntamiento de Pamplona participa en la iniciativa europea Pacto de los Alcaldes desde 2009. Dentro de esta iniciativa nuestro ayuntamiento se ha comprometido a reducir las emisiones de CO₂ un 20% para el año 2020 respecto al año 2008. Para ello, se elaboró un inventario de emisiones en 2010 y se aprobó un plan de acción en 2011, cuyo objetivo para el sector transporte es reducir un 27% las emisiones. Recientemente hemos presentado el primer informe de seguimiento del plan y hemos constatado una reducción global del 24% comparando el año base (2008) con los últimos datos disponibles

que son de 2013. En el caso del transporte, la reducción ha sido del 23%.

5.- El Ayuntamiento de Pamplona tiene una flota de seis vehículos eléctricos (cuatro coches y dos motos) y veinte vehículos adaptados para el uso de GLP.

6.- Por un lado se modificó una ordenanza para eximir del pago de la zona de estacionamiento regulado a los vehículos eléctricos, y por otro, se ha ido ampliando dicha zona a los barrios céntricos de la ciudad (Ensanche, Iturrama, San Juan, Mendebaldea, Milagrosa, Azpilagaña...).

7.- El propio Pacto por la Movilidad Sostenible de Pamplona fue el resultado de un largo proceso de participación ciudadana a través del Foro de Agenda 21. El foro está compuesto por representantes de

instituciones, entidades ciudadanas, ambientalistas, mundo empresarial y sindical, universidades y grupos políticos. En noviembre del 2014 se inició un proceso de revisión y actualización del II Plan de Acción de Agenda 21 de Pamplona, mediante una serie de reuniones. El objetivo es la identificación de nuevas medidas relacionadas con las diferentes estrategias una de las cuales es la movilidad sostenible.

Además, en 2013 se puso en marcha el Observatorio de la Bicicleta de Pamplona, un órgano consultivo y participativo compuesto por técnicos municipales y de otras administraciones, asociaciones ciclistas, universidades, DGT... cuyo objetivo es analizar la situación de la bicicleta como medio de transporte urbano y proponer medidas concretas para mejorar y promover su implementación en la ciudad.

■ AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ

Juan Carlos Escudero | Director del CEA (CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES)

1.- A pesar de partir de un contexto muy favorable, dado su carácter compacto, su orografía plana o su tamaño medio, Vitoria-Gasteiz venía asistiendo desde finales del siglo XX a evidentes cambios en su reparto modal, con importantes impactos negativos sobre el medio ambiente. El transporte privado motorizado estaba ganando protagonismo en detrimento del transporte público y de los desplazamientos a pie. A fin de hacer frente a esta situación, en el año 2008 se elaboró el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, que se erigió en el marco de referencia para avanzar hacia una movilidad sostenible.

Este Plan se marcaba como objetivos prioritarios revertir la negativa tendencia del reparto modal, fomentando los modos activos (caminar y pedalear) y el transporte público, al tiempo que recuperar el valor del espacio público como lugar para el disfrute y la convivencia ciudadana.

Para lograr estas metas se han habilitado diferentes actuaciones, encaminadas, unas a garantizar el concurso del mayor número de agentes (políticos, técnicos y agentes sociales) en el proceso, otras a forzar un cambio en el patrón de movilidad de la ciudad desde una perspectiva integral, abordando conjuntamente la movilidad y el espacio público. Cabría destacar aquí la aplicación de una reordenación del espacio público en torno a una red básica de vías preferentes, vías de paso e "islas" de tráfico calmado.

La materialización de este esquema, al que se ha venido a denominar de "supermanzanas", permite rediseñar la red de transporte público para mejorar su funcionalidad y favorecer su competitividad, reorientar la circulación ciclista hacia unas vías ciclistas principales y unas vías secundarias por el interior calmado de las "supermanzanas" y consolidar un itinerario de sendas urbanas en las que el peatón tenga prioridad.



Apenas 7 años después, podemos asegurar que se ha logrado revertir el reparto modal, quizás el principal resultado obtenido a partir de la materialización de las distintas actuaciones planteadas. Se ha reducido de manera notable el uso del automóvil (en torno a 12 puntos), al tiempo que han aumentado los desplazamientos en transporte público, a pie y en bicicleta, siendo seguramente la capital del Estado con mayor peso de la bicicleta en su movilidad, por encima de un 12%. Y lo que es más importante, se ha recuperado el espacio público como lugar para la convivencia y el tránsito a pie y en bicicleta, estableciéndose las bases para un desarrollo urbano coherente con los compromisos asumidos por la ciudad en materia de medioambiente.

2.- Vitoria-Gasteiz es una de las ciudades firmantes del Pacto Europeo de Alcaldes y Alcaldesas, con lo que su compromiso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero va más allá de los objetivos fijados a nivel europeo. Ello supone un reto nada desdeñable al implicar, entre otras cuestiones, reducir de manera muy importante el consumo energético asociado al transporte. Y es que la movilidad es responsable de una tercera parte de la demanda energética y de las emisiones de gases de efecto invernadero en nuestra ciudad.

Parece por tanto evidente que una mejora en la eficiencia energética en el sector del transporte va a resultar clave en el cumplimiento de esos objetivos y eso pasa necesariamente por apuntalar ese cambio en el reparto modal, con un menor protagonismo de la movilidad motorizada, y en especial del automóvil.

Afortunadamente, la estructura compacta de nuestra ciudad –en la que el 98% de la población reside a menos de 3 kilómetros de su centro urbano– hace factible prescindir del automóvil en la mayor parte de los desplazamientos y ese debe ser el reto, más allá de reemplazar únicamente la motorización de nuestro parque automóvil, que también. Si queremos llegar a una ciudad neutra en carbono a mediados de siglo, deberemos reducir de manera importante el parque vehicular privado, llegando quizá a que no más del 10% de los desplazamientos en 2015 se realicen en automóvil (en apenas 7 años ya se ha logrado reducir en 12 puntos, hasta el 24%). En este sentido nuestra apuesta en relación al vehículo eléctrico se orienta especialmente al transporte público y al sector servicios.

3.- La implantación de una nueva red de transporte público, integrando un comple-

to rediseño de la oferta de autobuses con la entrada en servicio del nuevo tranvía, ha sido uno de los elementos que mejor ha evidenciado la apuesta de reformulación urbana que supone el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

La reorganización efectiva de la red de autobuses urbanos fue ejecutada en una sola jornada, pasando de las 17 líneas existentes a únicamente 9 nuevas líneas, conformando un innovador sistema integrado de transporte público de viajeros mixto (autobuses-tranvía) notablemente mucho más eficaz, funcional y atractivo que el existente anteriormente.

Junto al nuevo diseño de la red, se reformularon gran parte de las paradas, se dotó de prioridad semafórica al transporte público en aquellas intersecciones del viario más complicadas, se incrementó la oferta de carriles reservados y se implantó una tarjeta integrada de pago sin contacto que agiliza el pago, al tiempo que habilita la posibilidad de trasbordo a lo largo de la nueva red integrada de transporte incluso, en breve, con la red interurbana.

Cabe aquí indicar que el cambio de red ha sido del todo exitoso, con incremento acumulado en estos años de más del 80% en el número de viajeros. Si bien gran parte de ese éxito se deberá sin duda a la materialización de esta nueva infraestructura, y con ello de una oferta mucho más atractiva de cara al usuario, no debe obviarse que la materialización de este cambio se hizo coincidir con la aprobación de una nueva política de aparcamiento notablemente desincentivadora respecto al uso del automóvil en el centro de la ciudad. El mismo día que entraba en funcionamiento la nueva oferta de transporte público, el precio del aparcamiento regulado en el centro urbano se encarecía hasta en tres veces, lo que sin duda es un magnífico ejemplo de gestión integrada de la demanda.

4.- Sí. Si nos ceñimos a los cinco primeros años de aplicación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, el cambio en el reparto modal se traduce en una reducción de emisiones “per cápita” de entorno a un 15% respecto a 2006.

Se han realizado estimaciones también respecto al impacto que la aplicación del calmando de tráfico en parte del centro de la ciudad ha tenido sobre el ruido, con reducciones de hasta 3dB. Ello supone que la mitad de la población que anteriormente se veía expuesta a niveles de ruido en fachada por encima de los niveles considerados óptimos por la OMS haya pasado a situarse actualmente dentro de los niveles de referencia.

5.- Gran parte de las concesionarias de servicios del Ayuntamiento operan ya con vehículos eléctricos, como es el caso de la empresa que gestiona la climatización de los edificios municipales, bien con motores propulsados por otros combustibles alternativos, en especial gas natural, como es el caso de la mayor parte de la flota de limpieza y recogida de residuos.

6.- De cara a promover el vehículo eléctrico como un instrumento para la consecución de los objetivos plasmados tanto en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, como en el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático, se ha creído oportuno extender la bonificación del 75% en la cuota del impuesto de circulación, ya existente anteriormente para los vehículos eléctricos puros alimentados exclusivamente a partir de baterías recargables, también a los vehículos híbridos enchufables y eléctricos de autonomía ampliada (con extensor de rango). Gozan igualmente de una bonificación del 75% en la cuota aquellos otros vehículos con motor que para su funcionamiento utilicen únicamente energías de origen renovable.

7.- Cabe entender el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público como un verdadero proceso de aprendizaje compartido. Técnicos y representantes políticos entendimos que el proceso debía ser lo más compartido posible, tratando de lograr desde el primer minuto el máximo respaldo político y el mayor consenso social y técnico posible.

Así, entendiendo que la participación social es un principio básico en la planificación urbana, prácticamente desde el principio se buscó fomentar la participación a partir de la convocatoria del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, un foro en el que participan representantes de colectivos sociales, asociaciones de vecinos, técnicos municipales y representantes políticos. Fue en el marco de este Foro donde se debatió y acordó el pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, ratificado posteriormente unánimemente por el Pleno Municipal y por un número importante de colectivos, agentes sociales y ciudadanos a título particular.

La labor de este Foro no concluye con la aprobación del Pacto, sino que constituido con carácter permanente, participa además en distintos debates, siendo consultado para la elaboración de distintos planes sectoriales (como el Plan Director de Movilidad Ciclista 2010-2015) y para la redacción y/o adecuación de diversas ordenanzas municipales •