



Plan de Movilidad Sostenible del Bajo Andarax

Resumen Ejecutivo

Redactado para: Diputación de Almería/Consortio Metropolitano de Transportes



mayo de 2011

PMS del Bajo Andarax

Resumen Ejecutivo

Proyecto No: 05M1006P

18 de mayo de 2011

Colin Buchanan Consultores S.A.

C/Maudes, 8-1ªA

28003 Madrid

CIF A-85269496

T: 91 781 82 93

F: 91 576 12 03

E: consultores@cbuchanan.es

Preparado por:

Ana Basanta

Aprobado por:

Adolfo Majano - Director



Buchanan
Consultores
Colin Buchanan Consultores S.A.
C/Maudes de Balboa, 37-2ªBta.
28001 Madrid
CIF: A-85269496

Versión: 031_1

Estado: Finalizado

z:\02 proyectos\2010\05m1014p pmus bajo andarax\03 trabajo\documentos\03 planes de actuación\resumen ejecutivo final.docx

(C) Copyright Colin Buchanan Consultores S.A. Todos los derechos reservados.

Este informe está redactado para el uso exclusivo del cliente que figura en la portada. Cualquier uso por parte de personas o empresas ajenas a Buchanan Consultores o su cliente queda estrictamente prohibido.

Ninguna persona tiene autorización para copiar entera o parcialmente este documento.

Las opiniones y la información contenidas en este documento corresponden al análisis del consultor empleando sus mejores conocimientos y técnicas. En ningún caso se ha recurrido a una revisión externa independiente que corrobore su validez. La exactitud de los datos utilizados depende exclusivamente de las fuentes de información originales.

Contenido

	Pg.
1. INTRODUCCIÓN	1
1.2 ALCANCE	1
2. CONTEXTUALIZACIÓN	2
2.2 CONTEXTO ESPACIAL Y MODAL DEL ESTUDIO	2
3. OBJETIVOS	4
4. METODOLOGÍA	5
4.1 PRE-DIAGNÓSTICO	5
4.2 DIAGNÓSTICO	5
4.3 MESA DE MOVILIDAD	7
4.4 DIAGNÓSTICO	11
4.5 PLANES DE ACTUACIÓN	15
4.6 PLANES DE ACTUACIÓN	18
4.7 PRESUPUESTOS DE IMPLANTACIÓN	20
4.8 PLAZOS DE IMPLANTACIÓN	21
4.9 FUENTES DE FINANCIACIÓN	21

1. Introducción

- 1.1.1 La Diputación de Almería en conjunto con el Consorcio Metropolitano de Transportes de Almería reconocen la necesidad de adoptar la movilidad sostenible como vía para mantener los niveles de crecimiento y desarrollo urbano deseados sin por ello perjudicar el medio ambiente o amenazar las oportunidades de desarrollo de las futuras generaciones.
- 1.1.2 Frente a los problemas de congestión del tráfico y contaminación urbana, se ha hecho evidente que la única forma de conseguir cambios de comportamiento a favor de un **uso más racional de los recursos** es actuar de forma integral sobre el conjunto de los modos de transporte disponibles. Por esta razón, en los últimos años, el concepto de “**transporte**” está siendo reemplazado por el de “**movilidad**” en lo que concierne a la planificación.
- 1.1.3 El concepto de movilidad no sólo engloba a todas las formas de desplazamiento de personas o bienes, sino que va más allá de la propia acción de trasladarse, haciendo referencia a otros aspectos: la relación de esos desplazamientos con la **economía**, con el **medio ambiente**, con el **urbanismo**, la equidad **social** y con el desarrollo **territorial**. En este sentido, es la integración de los criterios económicos, sociales, ambientales y energéticos en la planificación de la movilidad, lo que la convierte en **sostenible**.
- ### 1.2 Alcance
- 1.2.1 De forma particular y debido a las condiciones especiales que presenta la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax, el Plan de Movilidad Sostenible se ha apoyado en cuatro pilares básicos:
- Disminuir la participación modal del vehículo privado, racionalizando y equilibrado su uso en el ámbito local. Especial atención al estacionamiento como modo y herramienta de gestión del uso del coche.
- Disminuir los viajes en modos motorizados en general, aumentando los de los modos pie y bicicleta, mejorando la calidad de vida y recuperando el ámbito urbano para el ciudadano. En los desplazamientos internos de los municipios del Bajo Andarax, el uso del vehículo privado es claramente ineficaz ya que la mayoría están por debajo de los 2-3 kilómetros, alcance óptimo para los modos peatón o bicicleta.
- Introducir los servicios de transporte público complementarios como alternativa eficaz para algunos de los desplazamientos intermunicipales más importantes. Introducir medidas que cambien la actitud de los ciudadanos hacia sus hábitos de movilidad.
- 1.2.2 En todas sus fases, el Plan de Movilidad Sostenible del Bajo Andarax ha tenido como máxima participación ciudadana, a través de la Mesa de Movilidad creada a tal efecto y a las reuniones individuales mantenidas en todos los ayuntamientos de la Mancomunidad, a fin de potenciar las estrategias de consulta, difusión y promoción del mismo.
- 1.2.3 Asimismo, el Plan de Movilidad Sostenible del Bajo Andarax ha investigado diferentes fuentes de financiación para cada actuación propuesta a fin de que sean económicamente viables.

2. Contextualización

2.1.1 El análisis que aquí se presenta responde al estudio de contextualización socio-económica de la zona, a la evaluación de información recabada hasta la fecha y a las observaciones de la visita a terreno llevada a cabo por Colin Buchanan Consultores durante los meses de Enero y Febrero 2011.

2.2 Contexto espacial y modal del estudio

2.2.1 Dentro de la provincia de Almería se encuentra la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax que engloba un total de 7 municipios: Benahadux, Huércal de Almería, Gádor, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar y Viator.

2.2.2 La Mancomunidad del Bajo Andarax, con sus 7 Municipios, alcanza los 32.545 habitantes (2009), distribuidos de manera muy dispersa por todo el territorio. Únicamente Huércal de Almería sobrepasa los 10.000 habitantes, estando la mayoría de ellos por debajo de los 5.000 habitantes (6 de los 7). En su conjunto, la Mancomunidad representa el 5% del total de la población de la provincia de Almería (684.426 habitantes a 1 de Enero de 2009, según datos del INE).

2.2.3 A nivel modal cabe destacar la dependencia del vehículo privado con los correspondientes problemas de estacionamiento asociados a ello, falta de conocimiento por parte de los ciudadanos de la oferta de transporte público que comunique la Mancomunidad, un inadecuado acceso peatonal para los ciudadanos en general y para las personas con movilidad reducida en particular y un inexistente acceso ciclista que comunique la Mancomunidad con la ciudad de Almería.

Población	1996	2000	2005	2009	taa 09-96
Benahadux	2.702	2.814	3.205	3.940	2,94%
Huércal de Almería	5.366	6.766	11.128	14.937	8,19%
Gádor	2.596	2.593	2.933	3.244	1,73%
Pechina	2.564	2.763	3.307	3.690	2,84%
Rioja	1.180	1.191	1.329	1.389	1,26%
Santa Fe de Mondujar	411	473	437	485	1,28%
Viator	3.186	3.567	3.950	4.860	3,30%
Bajo Andarax	18.005	20.167	26.289	32.545	4,66%
Almería	170.503	168.945	181.702	188.810	0,79%
Provincia Almería	501.761	518.229	612.315	684.426	2,42%

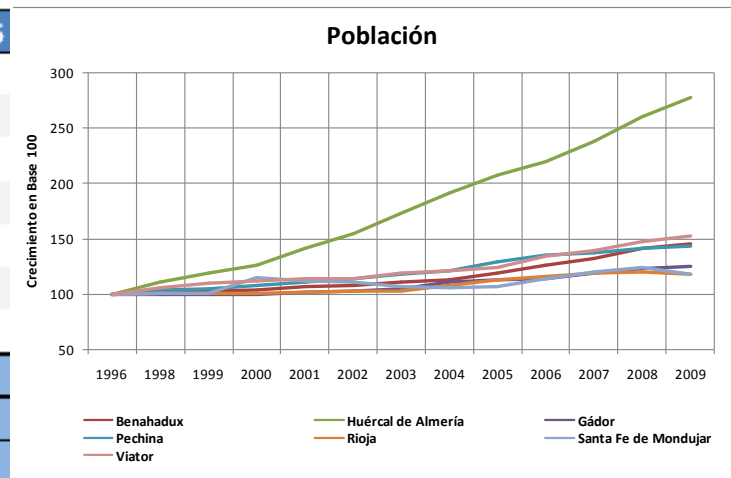


Figura 2.2.1: Población de los municipios del Bajo Andarax. Total Neto y crecimiento. Fuente: INE.

2.2.4 Las poblaciones de mayor tamaño son por este orden: Huércal de Almería y Viator (14.937 hab. y 4.860 hab. respectivamente a 1 de Enero de 2009, según datos del INE) y representan en su conjunto el 61% del total de la población de la Mancomunidad. En cuanto a las poblaciones de menor tamaño están representadas

por Rioja y Santa Fe de Mondújar (1.389 hab. y 485 hab. respectivamente a 1 de Enero de 2009, según datos del INE), representan en su conjunto el 5% del total de la población de la Mancomunidad.

2.2.5 Si se observan las poblaciones de mayor crecimiento poblacional experimentado en los últimos 13 años obtenemos que Hércal de Almería destaca sobre todos los municipios al haber tenido un crecimiento (8,19%) muy por encima del crecimiento poblacional asociado al conjunto de la Mancomunidad (4,66%) e incluso del crecimiento experimentado por la provincia de Almería (2,42%).

2.2.6 En referencia al parque de vehículos, el Bajo Andarax tiene a 1 de Enero de 2009 un Índice de Motorización (IM en adelante) de 464 vehículos por cada mil habitantes con un crecimiento acumulado desde el año 1996 de un 43%.

IM	1996	2000	2005	2009	taa 09-96
Benahadux	318	372	425	441	2,55%
Huércal de Almería	412	463	460	482	1,21%
Gádor	256	304	362	397	3,43%
Pechina	304	344	379	442	2,92%
Rioja	271	314	384	479	4,48%
Santa Fe de Mondujar	ND	ND	ND	ND	ND
Viator	312	357	523	530	4,15%
Bajo Andarax	324	375	433	464	2,81%
Almería	340	386	432	465	2,44%
Provincia Almería	324	375	419	454	2,62%

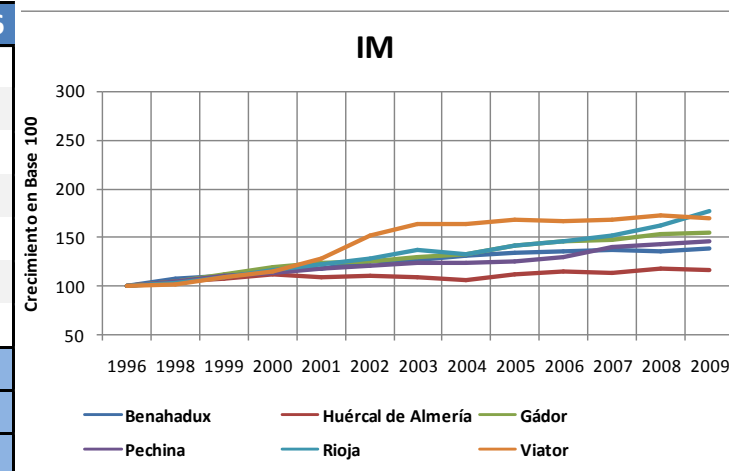


Figura 2.2.2: IM para los municipios de más de 1.000 habitantes. Total Neto y crecimientos. Fuente: Anuario Estadístico de La Caixa.

3. Objetivos

- 3.1.1 El PMS del Bajo Andarax, en definitiva ha identificado las principales características de la movilidad de la Comarca para luego pasar a definir las posibles estrategias a desarrollar.
- 3.1.2 Dada la gran dispersión poblacional y el escaso conocimiento de la oferta de transporte público en la Comarca, la Mancomunidad presenta una dependencia generalizada del vehículo privado, traducida a problemas de estacionamiento, restricciones a la movilidad de las personas en general y de aquellas con movilidad reducida, en particular. Como resultado, se marcó como **línea estratégica del PMS** las mejoras de movilidad en los siguientes ámbitos, entre otros:
- Transporte Público Comarcal** como modo de transporte público de acceso universal dentro de la comarca.
 - Mejora de la **accesibilidad peatonal universal** en los diferentes municipios, máxime teniendo en cuenta el nuevo Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.
 - Ordenación del estacionamiento** en los municipios para liberar espacio urbano al modo peatón.
 - Potenciación de la bicicleta** como modo de transporte, aprovechando la existencia del carril bici en la ciudad de Almería y la cercanía de esta misma con la propia Mancomunidad.

4. Metodología

4.1 Pre-diagnóstico

- 4.1.1 La fase de **Recopilación de Información** fue una de las primeras acciones llevadas a cabo dentro del Plan de Movilidad Sostenible (PMS). Como su nombre indica, consiste en recabar, a través de diferentes fuentes, información ya existente relativa a la movilidad en la Comarca.
- 4.1.2 A continuación se muestra una relación de fuentes de información consultadas en función de los principales ámbitos de estudio:
- Socioeconómico (demografía, actividad económica, índice de motorización): Instituto Nacional de Estadística (INE), Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), página web de Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax, otros.
- Cartográfico (mapas cartográficos, de usos del suelo, de viario, de itinerarios ciclistas o peatonales, vuelos): Instituto de Cartografía de Andalucía, Ministerio de Fomento, Vías Verdes, otros.
- Movilidad (oferta de transporte público, paradas, itinerarios, frecuencias, ocupación; estaciones de aforo en la red principal): ALSA concesionaria Transporte Público, Consejería de Transportes, Ministerio de Fomento, otros.
- Legislativo: Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, otros.
- 4.1.3 Paralelamente a esta recopilación de información, se realizaron las siguientes actividades:
- Visita de reconocimiento a todos los municipios de la Mancomunidad.
 - Inventario de aparcamiento en los núcleos urbanos de los principales municipios.
 - Medición de distancias y tiempos de viaje entre los diferentes municipios de la Mancomunidad.

4.2 Diagnóstico

- 4.2.1 Para estructurar el análisis de una forma ordenada en base a unos patrones de urbanismo y movilidad comunes entre los municipios integrantes de la Mancomunidad, se establecieron cinco sectores territoriales claramente diferenciados:
- Sector 10: Huércal de Almería.
 - Sector 20: Benahadux y Gádor.
 - Sector 30: Viator y Pechina
 - Sector 40: Santa Fe de Mondujar y Rioja.
 - Sector 50: Exterior: Almería ciudad.

4.2.2 Esta división en cinco sectores se ha llevado a cabo teniendo en cuenta la **población** y la **accesibilidad** respecto al corredor vertebral que suponen las principales vías de acceso pero también el río Andarax. A continuación se muestra la composición de estos cinco sectores:

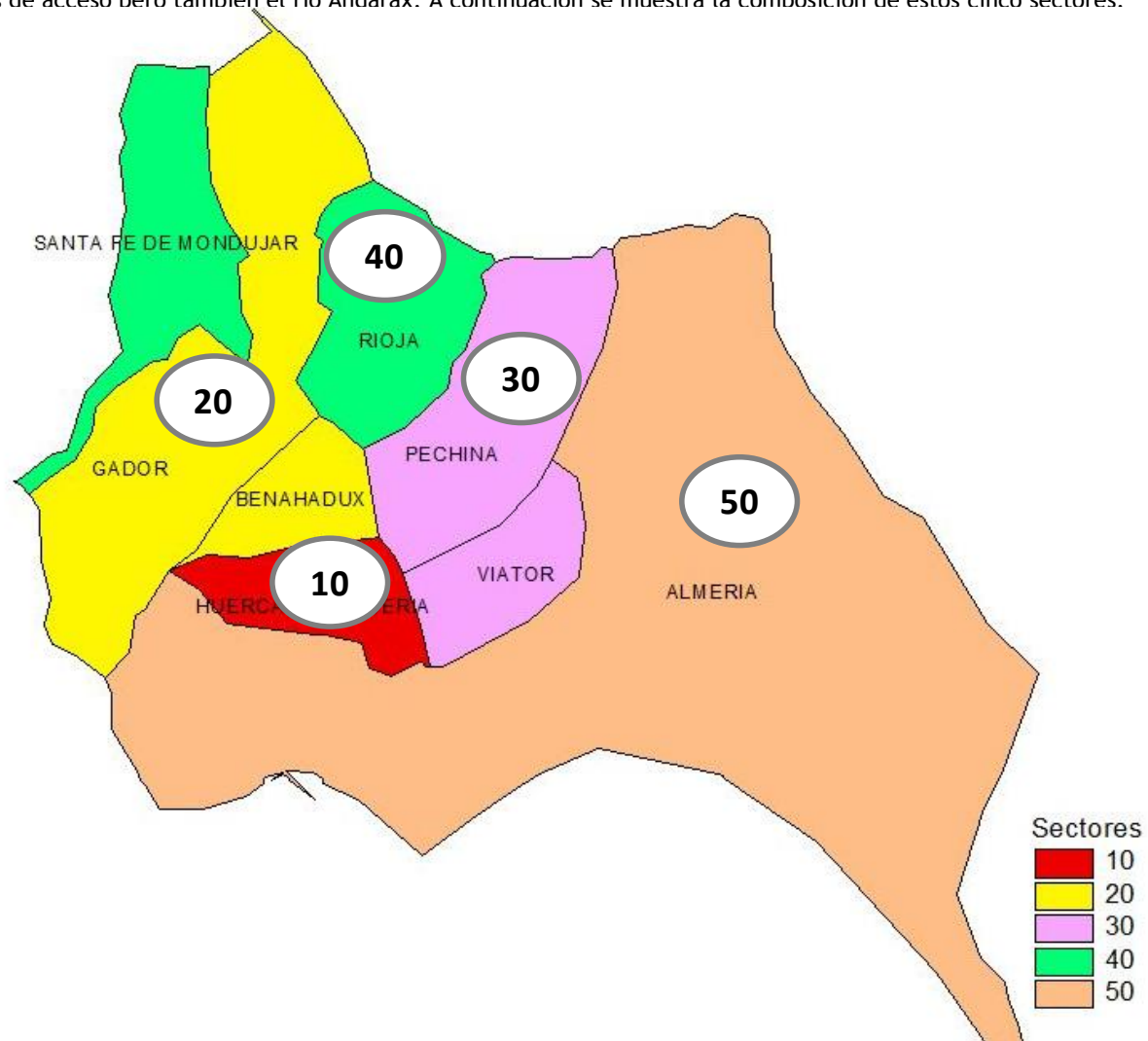


Figura 4.2.1: Estructura de la Comarca por población y accesibilidad a los corredores principales de la Comarca.

- 4.2.3 En esta fase se realizó un análisis pormenorizado de la oferta y demanda de transporte para posteriormente diagnosticar las fortalezas y debilidades de la movilidad en la zona. Con este ejercicio se dio a conocer la:
Oferta del Transporte (servicios, infraestructura, condiciones de movilidad)
Demanda del Transporte (uso que los ciudadanos hacen de esa oferta de servicios)
- 4.2.4 En combinación con la información recabada, se llevó una campaña de toma de datos a fin de conocer las condiciones de demanda en la zona que permitieron conocer desfases entre las condiciones de oferta y demanda del sistema de transportes en la Comarca.
- 4.2.5 La campaña de **Toma de Datos** consistió en:
9 Aforos troncales y direccionales en diversos tramos e intersecciones de carreteras de la Comarca, así como **5 aforos peatonales** en algunas calles de las poblaciones más habitadas.
875 Encuestas Domiciliarias de Movilidad (EDM) realizadas con una muestra representativa de los 7 municipios que conforman la Mancomunidad a fin de conocer los patrones de movilidad de los residentes en la Comarca. La EDM se ha usado posteriormente para construir la matriz Origen-Destino, que muestra las relaciones de generación atracción.
100 Encuestas de Preferencias Reveladas y declaradas a conductores y peatones para conocer los motivos de su elección modal frente a otros modos y su disposición al cambio.
- 4.2.6 A nivel de **oferta** se analizó:
Sistema Viario
Sistema Peatonal: zonas de uso exclusivamente peatonal o compartido
Estacionamiento
Transporte Público
Infraestructura Ciclista
- 4.2.7 A nivel de **demanda** se analizó:
Movimientos Origen-Destino
Reparto Modal
Motivo de viaje
Perfil horario
Percepción de la movilidad
- 4.3 **Mesa de Movilidad**
- 4.3.1 Al inicio del proyecto, el Presidente de la Diputación Provincial de Almería, constituyó la **Mesa de Movilidad** de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax, un órgano participativo y de consulta integrado por el Presidente de la Mancomunidad, técnicos de la OTMiCC, técnicos del Consorcio Metropolitano de Transportes de Almería, representantes políticos y técnicos de todos los municipios de la Mancomunidad, la empresa consultora redactora del PMS y por agentes representativos de organizaciones que desearon su implicación directa en el proceso, entre los que destacan:
Asociación de Taxi,

Asociación Juvenil Albarda de Pechina,
Asociación cultural Joaquín Ramírez,
Asociación Cultural Alfaro,
Asociación Virgen de los Dolores de Rioja,
Autocares Ramón del Pino.

- 4.3.2 Han tenido lugar, hasta la fecha, cuatro sesiones con el siguiente calendario:
Constitución de la Mesa de Movilidad - Huércal de Almería - 03/02/2011
Mesa de Movilidad II - Huércal de Almería - 16/02/2011
Mesa de Movilidad III - Pechina - 17/03/2011
Mesa de Movilidad IV - Rioja - 06/04/2011



Figura 4.3.1: Acto de constitución de la Mesa de la Movilidad (izq) y Sesión de trabajo de la Mesa (der)

- 4.3.3 Para la correcta dinamización del proceso participativo, se realizó un taller de trabajo al inicio en una de las sesiones de la Mesa donde se entregó a los asistentes un cuestionario en el que éstos pudieron reflejar las áreas más problemáticas de movilidad urbana que a su entender ofrece la Comarca, en función a los diferentes modos de transporte. En base al análisis de los cuestionarios, se elaboró entonces una lista de áreas temáticas prioritarias, como fueron, accesibilidad al transporte público, escasez de aparcamiento, acerado defectuoso, velocidad del tráfico, etc.
- 4.3.4 Seguidamente, se formaron grupos entre los asistentes de entre 4 y 5 personas, asignando a cada grupo un área temática previamente identificadas, y donde los componentes del grupo escribieron los principales problemas y posibles soluciones de cara a mejorar las condiciones de movilidad.

4.3.5 Se pretendió de esta forma conseguir:

Que los asistentes analizaran razonadamente en un debate interno una temática concreta de la movilidad y contrastasen su punto de vista con el del resto del grupo.

Que los asistentes entendieran la repercusión de un planificar un área concreta de la movilidad sobre el resto de la movilidad en el municipio.

Que fuesen los propios asistentes los “planificadores de la movilidad municipal” y que fuesen ellos quienes promoviesen el consenso como única alternativa.



Figura 4.3.2: Taller de Trabajo participativo para la definición de líneas estratégicas de actuación dentro del PMUS del Bajo Andarax

4.3.6 Paralelamente, y como parte del proceso divulgativo del Plan la página web donde los ciudadanos en general pudieron acceder a los documentos que fueron surgiendo de la realización del Plan, así como mantenerse informados de los avances del mismo y de las deliberaciones de la Mesa de la Movilidad, así como de dejar sus opiniones en un foro de debate a tal efecto.



Contexto. Por qué un Plan de Movilidad Urbana Sostenible



[POR QUÉ UN P.M.S.](#) [CONTEXTO](#) [FASES DEL P.M.S.](#)

Por qué un P.M.S.

La **movilidad urbana es una de las variables fundamentales** a tener en cuenta a la hora de plantearse el desarrollo sostenible de un municipio.

La repercusión del modelo de movilidad sobre la calidad de vida de los ciudadanos es de gran importancia ya que **afecta a una amplia variedad de aspectos, tanto de índole ambiental como económico y social**: la calidad del aire, la calidad del espacio público, el crecimiento económico, la seguridad vial, la salud, la integración social y, en definitiva, la calidad de vida. son algunos de ellos.

Objetivos generales

Los **objetivos generales** que planteará el **Plan de Movilidad Sostenible** de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax tratarán de:

- Reducir la dependencia del transporte privado motorizado.
- Aumentar el porcentaje de desplazamientos en

Figura 4.3.3: Página web PMS Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax

4.3.7 Asimismo, la Dirección Técnica del estudio contactó individualmente a cada uno de los municipios de forma individual, a través de visitas a cada uno de los 7 municipios, tanto en la fase inicial de diagnóstico para la obtención de información y conocer de primera mano los problemas y oportunidades que ofrece la

movilidad en sus municipios, como en la fase de definición del Plan, donde se les hizo entrega del borrador del Plan, para que pudieran comentar y sugerir modificaciones si fuera preciso.

4.4 Diagnóstico

4.4.1 El total de viajes que se producen en la Comunidad del Bajo Andarax a lo largo de un día son 56.296, de los cuales el 73% se producen dentro del mismo municipio, es decir, más de 41.000 viajes tienen como destino el mismo municipio que el origen.

4.4.2 Respecto al total de viajes al día realizados en la Comarca del Bajo Andarax, **56.296**, se observa que la mayoría de los mismos son realizados en vehículo privado (73%) mientras que tan sólo un 22% de los mismos son realizados en modos no motorizados y un 5% son realizados en transporte público (donde se incluyen los desplazamientos realizados en las líneas del Consorcio de Transportes y las líneas de servicio a estudiantes que ofrece la Junta de Andalucía).

MODO DE VIAJE		Viajes	% sobre Total
NO	Andando	11.892	21%
MOTORIZADO	Bicicleta	366	1%
TRANSPORTE PÚBLICO	Autobús	2.560	5%
	Taxi	90	0%
	Tren	43	0%
VEHÍCULO PRIVADO	Camión/furgoneta	625	1%
	Coche acompañante	1.738	3%
	Coche propio	36.702	65%
	Moto	1.934	3%
Otro	Otro	346	1%
Total general		56.296	100%

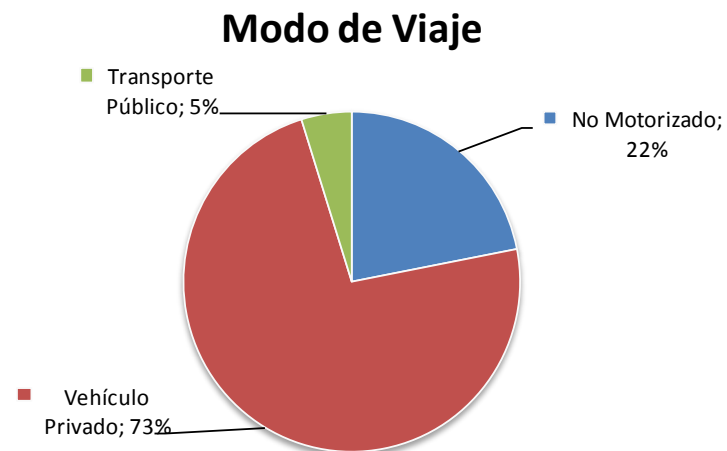


Figura 4.4.1: Reparto modal en el conjunto del Bajo Andarax

- 4.4.4 En el conjunto de la Comarca del Bajo Andarax los principales motivos de los viajes realizados son compras y trabajo (40% y 16% respectivamente).
- 4.4.5 El motivo gestiones es el agregado de los motivos gestiones, médico y otro, alcanzando así en su conjunto otro 26% de los viajes producidos en el Bajo Andarax.

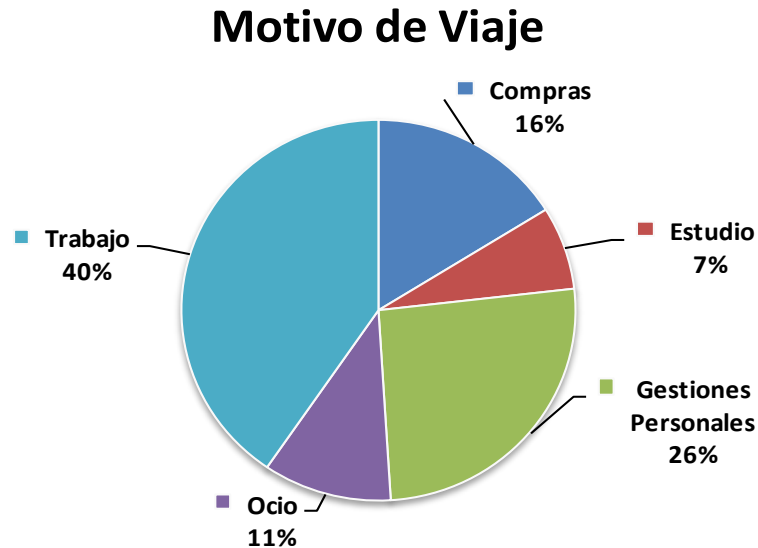


Figura 4.4.2: Viajes por motivo en el conjunto del Bajo Andarax

- 4.4.6 Los viajes por motivo trabajo y gestiones utilizan el vehículo privado como modo principal para sus desplazamientos, 88% y 72% respectivamente. Además, es sorprendente comprobar que los viajes con motivo estudios también usan como principal modo de transporte el coche privado, 55%.
- 4.4.7 Los desplazamientos por motivo compras y ocio, al ser generalmente desplazamientos más cortos, el peso de los desplazamientos andando es superior aunque muy por debajo de los valores esperados, gran parte debido a la cercanía de la Comarca con Almería lo que hace que muchas compras se produzcan allí.
- 4.4.8 Es destacable la utilización de la bicicleta exclusivamente por motivos de ocio, representando este uso apenas un 7% del modo

4.4.9 Del perfil horario observado en relación a la hora de inicio de los viajes se obtiene que la hora punta del día son de las 9 horas a las 11 horas. Al ver la distribución de viajes a lo largo del día en función del modo de transporte utilizado se aprecia que el uso del transporte público es prácticamente igual a lo largo del día mientras que el uso del vehículo privado se concentra más en el horario de tarde alcanzando su punta de uso entre las 15:00h y las 19:00h.

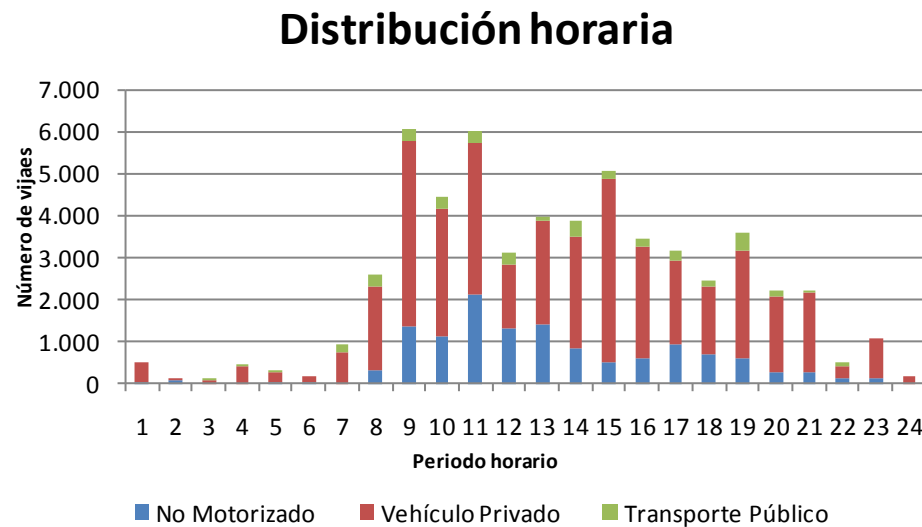


Figura 4.4.3: Perfil horario de los viajes en el conjunto del Bajo Andarax

- 4.4.10 Los desplazamientos que se realizan con origen en la Comarca tienen diferentes tiempo de duración, lo que suele ir relacionado proporcionalmente con el modo de transporte utilizado y con el destino del viaje. Los datos más significativos se muestran a continuación, de nuevo, dividido por modo de viaje.
- 4.4.11 Los viajes en vehículo no motorizado tienen desplazamientos más cortos, siendo el 70% de los mismos de menos de 15 minutos de duración. En cuanto a los viajes en transporte público suelen ser distancias recorridas más largas, lo que aumenta a su vez los tiempos de recorrido, de tal forma que casi la mitad de los viajes realizados (55%) tienen un tiempo de recorrido de al menos 30 minutos.
- 4.4.12 El vehículo privado tiene un comportamiento distinto, su uso no implica necesariamente que el viaje tenga distancias largas lo cual se ve reflejado en el hecho de que más de un 20% de los mismos son viajes de menos de 10 minutos de duración e incluso de estos hay unos 2.000 viajes que son de menos de 5 minutos que representan aquellos viajes objetivo para cambiar a un modo no motorizado si se facilitan las condiciones adecuadas.

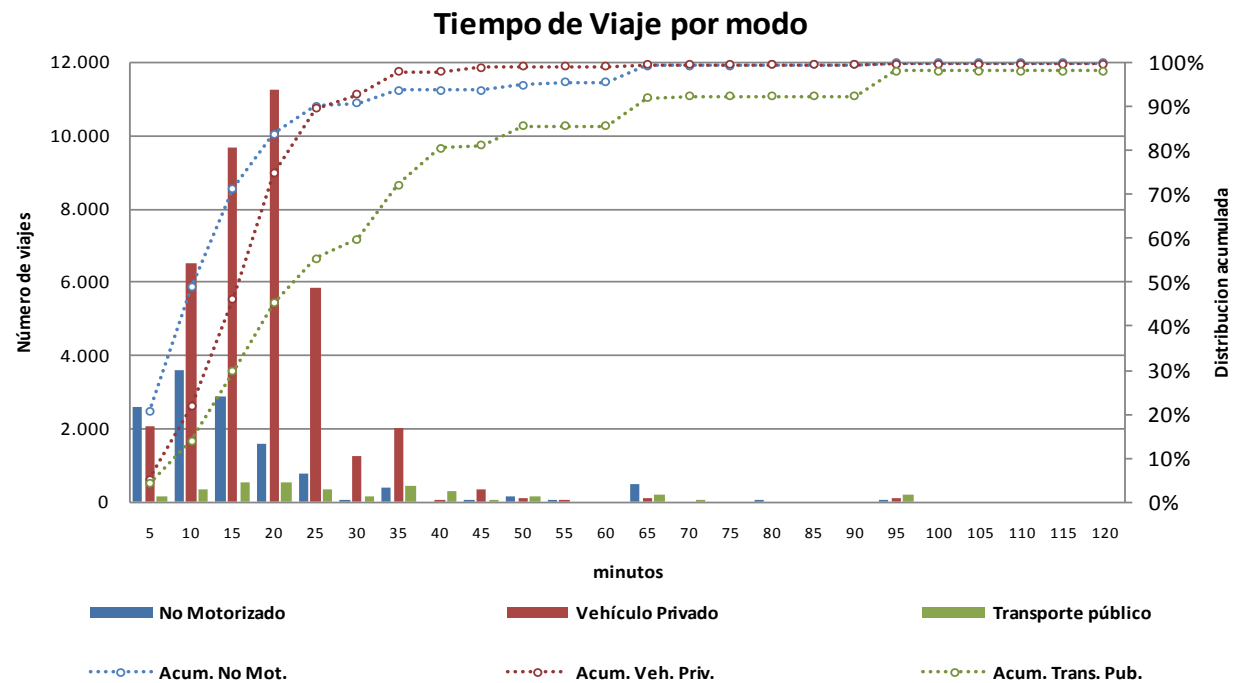


Figura 4.4.4: Tiempo medio de duración de los viajes por modo en el conjunto del Bajo Andarax

- 4.4.13 La Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax está ampliamente comunicada con la ciudad de Almería mediante **Transporte Público** pero también está comunicada con servicios hacia el norte de la provincia y mismo otras provincias como es el caso de Murcia.
- 4.4.14 En el conjunto de la Comarca en un día laborable hay 76 servicios de transporte público de los cuales 36 son dirección Sur (hacia Almería) y 36 son dirección Norte (desde Almería). Al observar la oferta de servicios en fin de semana o días festivos se aprecia una reducción considerable: 37 servicios en total de los cuales 19 son dirección Sur y 18 dirección Norte.
- 4.4.15 Al analizar en profundidad el número de servicios de transporte público ofertado por municipio destacada que Huércal de Almería y Viator con 38 servicios al día en ambas direcciones son los municipios mejor comunicados por transporte público, seguidos de Benhadux que dispone de 34 servicios al día.
- 4.4.16 Por el contrario, el municipio que dispone de una menor oferta de transporte público es Santa Fe de Mondújar con 4 servicios al día en ambas direcciones siendo el último servicio ofrecido en dirección Almería en torno a las 15:45 horas y el último de regreso en torno a las 19:30 horas.
- 4.4.17 Con el tiempo la demanda de transporte público en autobús ha aumentado en las dos principales líneas: M-101 y M-102, siendo la misma en el último año de un 9% y 24% respectivamente.

- 4.4.18 El incremento en el transporte público está estrechamente relacionado con el incremento poblacional experimentado en los municipios de la zona estos últimos años. Se espera que la población en la zona sigue creciendo a un ritmo similar por lo que se estima que el volumen de viajeros en transporte público para los próximos años también se vea incrementado
- 4.4.19 En general, los habitantes de la Mancomunidad tienen la sensación de que hay una deficiente oferta de Transporte Público, especialmente en horario de tarde con la capital de provincia por ser los horarios de vuelta de los últimos servicios ofrecidos en mitad de la tarde.
- 4.4.20 Cabe destacar la falta de un servicio de transporte público inter-comarcal que comunique los siete municipios, dado que Huércal de Almería se presenta como el destino recurrente por los ciudadanos de la zona para la realización de la mayoría de las compras diarias por disponer de una amplia oferta de comercios de alimentación entre los que encontramos dos Mercadona y un LiDL.
- 4.4.21 Así mismo, la puesta en marcha de un servicio de estas características permitiría comunicar a los distintos municipios, no sólo mejor entre sí mismos, si no también mejor con la ciudad de Almería al realizar a las veces de servicio lanzadera con las principales líneas con Almería: M-101 y M-102.
- 4.4.22 La posibilidad de habilitar zonas de **aparcamientos disuasorios** en determinados puntos de la Comarca puede ayudar a aliviar problemas de congestión y seguridad vial en zonas urbanas de preferencia peatonal. En cualquier caso, la creación de estas bolsas de aparcamientos disuasorios ha de ser la adecuada, no sólo en cuanto a su ubicación, pero también a su acondicionamiento para garantizar la protección del vehículo aparcado. Además los aparcamientos disuasorios deberán estar conectados por medio de itinerarios peatonales correctamente acondicionados para el tránsito peatonal.
- 4.4.23 Otro de los aspectos importantes a tener en cuenta es la ordenación de las zonas de carga y descarga a fin de evitar la congestión del viario urbano o la ocupación indebida de zonas habilitadas para uso del peatón.
- 4.4.24 El modo peatonal, muestra según las encuestas de valoración de los propios peatones respecto de la accesibilidad y la seguridad vial frente a los modos motorizados han revelado una pobre percepción de este modo. Esto es entendible principalmente debido a la escasa anchura de las aceras y la inadecuada provisión de los cruces peatonales existentes.
- 4.4.25 La movilidad **ciclista** en la zona en la actualidad es prácticamente nula, salvo por motivo ocio o deportivo. La puesta en marcha de infraestructura adecuada sin duda potenciará el mayor uso de la bicicleta aunque, según han indicado los propios encuestados, en estos momentos ni siquiera es concebido como un medio de transporte alternativo. La conexión con el carril bici de Almería presentará a la bicicleta con nuevas opciones conforme la red vaya creciendo y sobre todo, en el momento en que empiece a conectar municipios centros de actividad entre sí.
- 4.5 Planes de Actuación**
- 4.5.1 El Plan de Movilidad Sostenible de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax es el reflejo de una serie de metas, políticas, objetivos y programas de actuación que, de forma consensuada y según criterios de eficiencia ambiental, energética, económica y de calidad de vida, han derivado en un conjunto de Planes de Actuación encaminados a promover una movilidad más sostenible en la Comarca.
- 4.5.2 Más concretamente, los Planes de Actuación presentados dentro del PMS se alimentan de las siguientes fuentes:
Documento de Diagnóstico.
Consultas a la Mesa de la Movilidad y visitas municipales.

4.5.3 Así, los Planes de Actuación han identificado de forma individualizada las siguientes áreas de intervención dentro del PMS:

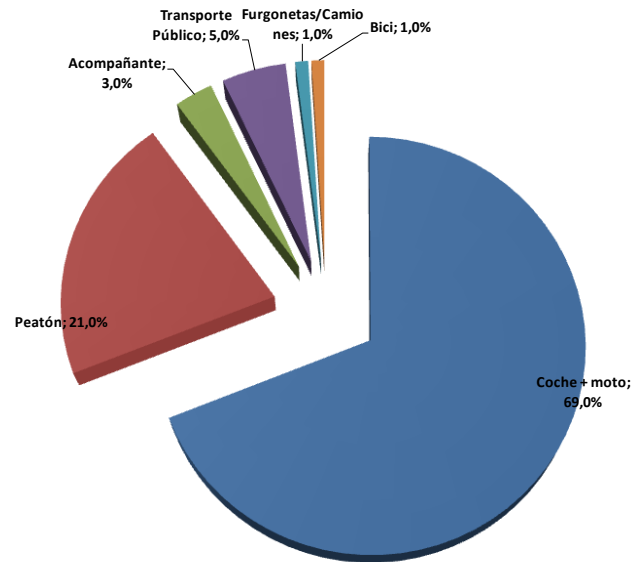
- a. Plan 1: Urbanismo
- b. Plan 2: Circulación y seguridad vial
- c. Plan 3: Transporte público
- d. Plan 4: Movilidad Ciclista
- e. Plan 5: Movilidad Peatonal
- f. Plan 6: Movilidad Escolar
- g. Plan 7: Aparcamiento
- h. Plan 8: Transporte de Mercancías
- i. Plan 9: Vehículos Eléctricos
- j. Plan 8: Formación y educación en la movilidad sostenible

4.5.4 A su vez, cada Plan de Actuación está integrado por un conjunto de “*sub planes*” o Programas de Actuación, que articulan las medidas concretas a llevar a cabo dentro de éstos.

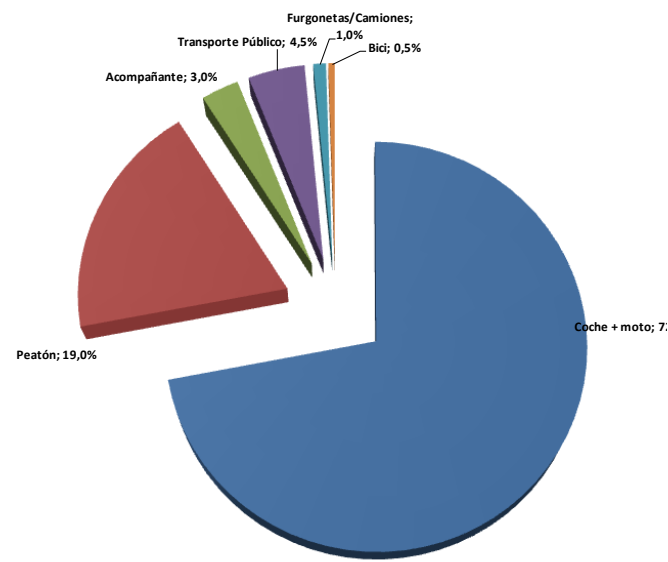
4.5.5 Como se ha podido ver en la fase de diagnóstico de la movilidad en los municipios del Bajo Andarax, el automóvil privado juega un papel predominante en la Comarca: de todos los desplazamientos realizados en la zona, un 69% se realizan en vehículo privado.

4.5.6 Esta dependencia clara de el vehículo motorizado se habrá de ver más acentuada en el futuro si se siguen las líneas de comportamiento actuales. Aplicando crecimientos tendenciales a la situación de reparto modal actual hasta el año 2020, se obtiene que el vehículo privado pasará a ser usado en el 72% de los desplazamientos. Este incremento en la movilidad motorizada se hará a costa de un descenso en modos de transporte más sostenibles, como es el caso del modo peatón y transporte público que pasarán de tener una cuota actual de 21 % y 5 % respectivamente a tener para el año 2020 unas cuotas de reparto modal igual a 19 % y 4,5 % respectivamente.

(a) Reparto Modal Actual 2011



(b) Reparto Modal Sin PMS 2020



(c) Reparto Modal Con PMS a 2020

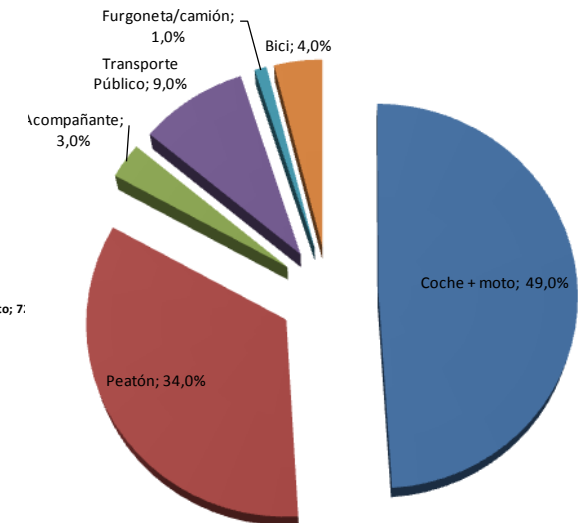
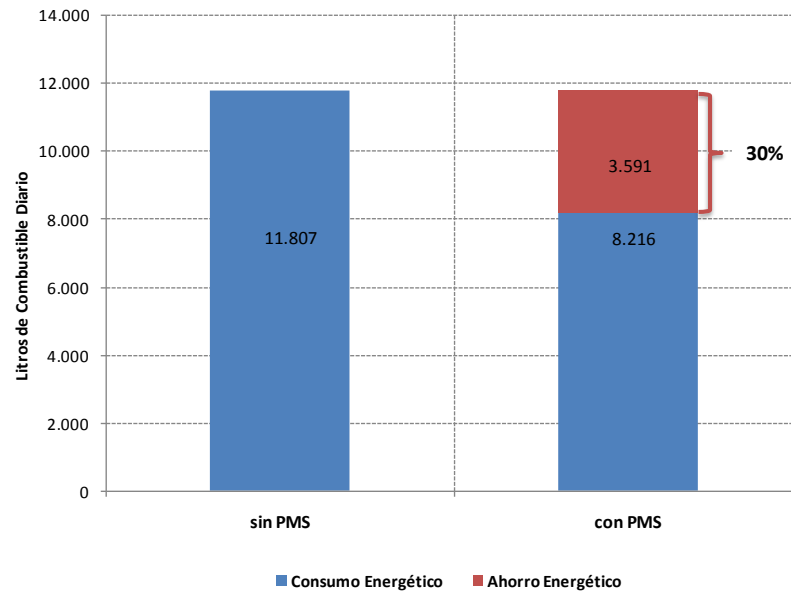


Figura 4.5.1: (a) Reparto Modal Actual, (b) Reparto Modal 2020 Sin PMS y (c) Reparto Modal 2020 Con PMS

- 4.5.7 Así, el PMS del Bajo Andarax apuesta por conseguir una reducción en la movilidad en vehículo privado, es decir pasar de una cuota de utilización del coche y la moto del 69 % a 49 %, lo que en términos relativos supondría una reducción del 32 % sobre los niveles tendenciales estimados para 2020 sin el PMS.
- 4.5.8 La reducción en el uso del automóvil derivará a su vez en un trasvase de los desplazamientos a modos más respetuosos con el medio ambiente: peatón, transporte público y bicicleta con nuevas cuotas de reparto modal con el PMS aplicado al año 2020 de 34%, 9% y 4% respectivamente.
- 4.5.9 En este sentido, el Plan de Movilidad Sostenible del Bajo Andarax, servirá de motor de empuje para lograr cumplir el objetivo del Pacto de Alcaldes, mediante un ambicioso horizonte de **reducción de emisiones de CO2 en un 30% para el año 2020** con la aplicación de todas las medidas propuestas.

(a) Ahorro Total de Combustible en 2020



(b) Ahorro Total de Emisiones de CO2 en 2020

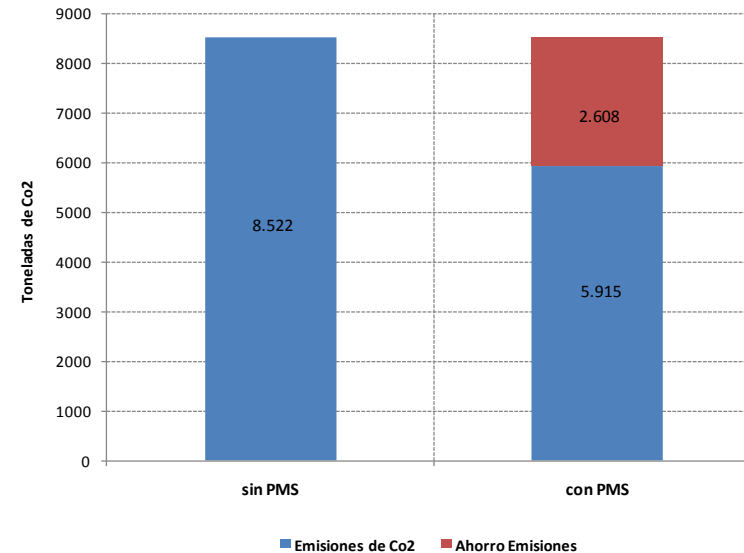


Figura 4.5.2: (a) Ahorro de Combustible y (b) Ahorro de Emisiones de CO2 al aplicar el PMS del Bajo ANDarax.

4.6 Planes de Actuación

4.6.1 El conjunto de los planes de actuación implica un coste total de **10.668.500€** para un horizonte temporal de **10 años** y un ahorro total neto en emisiones de CO2 de **2.608 Tn de CO2**.

4.6.2 Los planes a desarrollar con los consiguientes sub-planes son:

PLAN 1: URBANISMO

ACTUACIÓN 1.1: DENSIFICACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS

ACTUACIÓN 1.2: NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

PLAN 2: CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

ACTUACIÓN 2.1: GESTIÓN DE INTERSECCIONES

PLAN 3: TRANSPORTE PÚBLICO

ACTUACIÓN 3.1: REORDENACIÓN DE LÍNEAS Y SERVICIOS

ACTUACIÓN 3.2: MEJORA EN LA DOTACIÓN DE LAS PARADAS - SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

ACTUACIÓN 3.3: TRANSPORTE PÚBLICO COMARCAL

ACTUACIÓN 3.3: MOVILIDAD AL TRABAJO

PLAN 4: MOVILIDAD CICLISTA

ACTUACIÓN 4.1: ITINERARIOS CICLISTAS URBANOS - CICLO CALLES

ACTUACIÓN 4.2: ITINERARIOS CICLISTAS INTERURBANOS - CARRIL BICI

ACTUACIÓN 4.3: DOTACIONES DE APARCAMIENTO CICLISTA

PLAN 5: MOVILIDAD PEATONAL

ACTUACIÓN 5.1: ITINERARIOS PEATONALES URBANOS

ACTUACIÓN 5.2: ITINERARIOS PEATONALES INTERURBANOS

PLAN 6: MOVILIDAD ESCOLAR - CAMINO ESCOLAR

ACTUACIÓN 6.1: ITINERARIOS PEATONALES ESCOLARES

PLAN 7: APARCAMIENTO

ACTUACIÓN 7.1: REDISEÑO DE CALLES Y PLAZAS

ACTUACIÓN 7.2: BOLSAS DE APARCAMIENTO - “APARCAMIENTOS DISUASORIOS”

PLAN 8: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

ACTUACIÓN 8.1: REGULACIÓN ESPECIAL DE CARGA Y DESCARGA

PLAN 9: VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

ACTUACIÓN 9.1: RED DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

ACTUACIÓN 9.2: INCENTIVAR LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PARTICULARES

ACTUACIÓN 9.3: RENOVACIÓN PAULATINA DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS MUNICIPALES

PLAN 10: CONCIENCIACIÓN MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACTUACIÓN 10.1: DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN - MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACTUACIÓN 10.2: EDUCACIÓN VIAL

ACTUACIÓN 10.3: FORMACIÓN EN MOVILIDAD A TÉCNICOS MUNICIPALES

4.7 Presupuestos de implantación

4.7.1 Cada una de las medidas propuestas dentro del Plan tendrán un coste asociado, que en su conjunto suma un total de 12.272.000 €. En la siguiente tabla se muestra el desglose presupuestario en función a cada plan y a su repercusión en cada municipio de la Mancomunidad.

PLANES	Programas	Mancomunidad	Benahadux	Huércal de Almería	Gádor	Pechina	Rioja	Santa Fe de Mondújar	Víator
Plan 1: Urbanismo	P.1.1: Densificación Nuevos Desarrollos	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	P.1.2: Nuevas Infraestructuras	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Plan 2: Circulación y Estructura de la Red Vial	P.2.1: Gestión de Intersecciones	1.515.000 €	200.000 €	500.000 €	250.000 €	40.000 €	- €	25.000 €	500.000 €
Plan 3: Transporte Público y Reparto Intermodal	P.3.1: Reordenación de líneas	460.000 €	55.689 €	211.124 €	45.852 €	52.155 €	19.633 €	6.855 €	68.693 €
	P.3.2: Mejora de paradas	58.500 €	7.082 €	26.849 €	5.831 €	6.633 €	2.497 €	872 €	8.736 €
	P.3.3: Transporte Público Comarcal	90.000 €	10.896 €	41.307 €	8.971 €	10.204 €	3.841 €	1.341 €	13.440 €
	P.3.5: Movilidad al Trabajo	280.000 €	33.898 €	128.510 €	27.910 €	31.747 €	11.950 €	4.173 €	41.813 €
Plan 4: Itinerarios Ciclistas	P.4.1: Itinerarios Ciclistas Urbanos	150.000 €	18.000 €	36.000 €	18.000 €	18.000 €	12.000 €	12.000 €	36.000 €
	P.4.2: Itinerarios Ciclistas Interurbanos	1.350.000 €	350.000 €	450.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	450.000 €
	P.4.4: Dotaciones de Aparcabicicletas	11.500 €	2.000 €	1.000 €	2.500 €	1.500 €	1.000 €	1.500 €	2.000 €
Plan 5: Itinerarios Peatonales	P.5.1: Itinerarios Peatonales Urbanos	3.500.000 €	500.000 €	800.000 €	500.000 €	500.000 €	200.000 €	200.000 €	800.000 €
	P.5.2: Itinerarios Peatonales Interurbanos	675.000 €	75.000 €	150.000 €	75.000 €	75.000 €	75.000 €	75.000 €	150.000 €
Plan 6: Movilidad Escolar	P.6.1: Itinerarios Escolares	85.000 €	10.000 €	20.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	5.000 €	20.000 €
Plan 7: Aparcamiento	P.7.1: Rediseño de plazas y calles	3.500.000 €	500.000 €	800.000 €	500.000 €	500.000 €	200.000 €	200.000 €	800.000 €
	P.7.2: Bolsas de Aparcamiento	180.000 €	20.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	40.000 €
Plan 8: Transporte de Mercancías	P.8.1: Regulación de Carga y Descarga	42.000 €	5.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	2.000 €	10.000 €
Plan 9: Vehículos Eléctricos	P.9.1: Red de Recarga	42.000 €	5.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	2.000 €	10.000 €
	P.9.2: Incentivar adquisición	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	P.9.3: Renovación de la flota municipal	200.000 €	20.000 €	60.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	40.000 €
Plan 10: Formación y Educación	P.10.1: Difusión y Comunicación	75.000 €	9.080 €	34.422 €	7.476 €	8.504 €	3.201 €	1.118 €	11.200 €
	P.10.2: Educación Vial	50.000 €	6.053 €	22.948 €	4.984 €	5.669 €	2.134 €	745 €	7.467 €
	P.10.2: Formación a técnicos	50.000 €	6.053 €	22.948 €	4.984 €	5.669 €	2.134 €	745 €	7.467 €
Presupuesto Total		12.272.000 €	1.828.751 €	3.355.109 €	1.531.507 €	1.335.081 €	613.390 €	601.349 €	3.006.814 €

4.8 Plazos de Implantación

4.8.1 Para cada acción se ha propuesto un plazo de implantación en función a unos criterios de viabilidad económica, funcional y social. De este modo, las actuaciones propuestas han sido priorizadas según los siguientes parámetros:

Corto Plazo (hasta los 2 años). Con las actuaciones a corto plazo se pretende dar un impulso importante al PMS en su nacimiento, implicando a la ciudadanía mediante la implantación de medidas rápidas cuyos resultados sean visibles de forma inmediata. Para ello, las medidas a implementar a corto plazo no habrán de estar sujetas ni a estudios de diseño previo exhaustivo ni tener un coste elevado que dificulte su financiación, como, por ejemplo, los aparcamientos para bicicletas o la señalización de rutas peatonales o ciclistas, obras menores, o mejoras en la prestación del servicio de transporte público actual. De la misma forma, en el corto plazo es importante llevar a cabo las campañas de educación, promoción, concienciación y divulgación. También entrarían en esta categoría la realización de los estudios de viabilidad y planificación de proyectos cuya ejecución está proyectada a medio o largo plazo.

Medio Plazo (de 2 a 4 años). Las actuaciones a implementar en el medio plazo son aquellas cuyo estudio previo se ha realizado en el corto plazo, como por ejemplo la implantación del Transporte a la Demanda, la reordenación del viario, de aparcamientos disuasorios, el replanteo de lugares públicos.

Largo Plazo (de 4 a 8 años). Aquí se contemplarían las actuaciones que requieran de gran volumen de obra civil, como por ejemplo, la construcción de variantes y otras infraestructuras mayores, cuya coste de implantación sea significativamente mayor y cuya financiación sea más compleja.

4.9 Fuentes de Financiación

4.9.1 La Mancomunidad comprende 7 municipios con características muy diferentes entre sí, es por ello que la consecución de financiación externa para llevar a cabo la puesta en marcha de las acciones ha de realizarse dentro del conjunto de la Mancomunidad para de esta forma alcanzar cuotas de población y objetivos mínimos necesarios.

4.9.2 La Unión Europea está creando mecanismos financieros específicos para que los ayuntamientos adheridos al Pacto de Alcaldes obtengan fondos para llevar a cabo las actuaciones necesarias y así conseguir la reducción de un 20% del CO2 para el 2020.

4.9.3 Al mismo tiempo, a nivel nacional, el ministerio de Industria, Turismo y Comercio a través del IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía) gestiona ayudas tanto para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible como para su aplicación.

4.9.4 Así las principales estrategias a seguir por los organismos administrativos y los programas financieros que se encuentran a disposición del desarrollo de los PMS son, entre otros, los siguientes:

A. Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética. www.idae.es

4.9.5 A fecha 20 de julio de 2007 el Consejo de Ministros aprobó el nuevo Plan de Acción, para el periodo 2008 - 2012, de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 con un total de recursos de 2.367 millones de euros, que se está a gestionar a través de la canalización de ayudas por parte del IDAE.

- 4.9.6 Se espera que el ahorro que se genere sea de 87,9 millones de TEPs - toneladas equivalentes de petróleo- y al mismo tiempo permitirá la reducción de emisiones de CO2 a la atmósfera en 238 millones de toneladas.
- 4.9.7 Los esfuerzos se concentran en 7 sectores (Industria, Transporte, Edificación, Servicios Públicos, Equipamiento residencial y ofimático, Agricultura y Transformación de la Energía) para los cuales se especifican medidas concretas a llevar a cabo.
- 4.9.8 Particularmente sobre el sector Transporte las medidas a llevar a cabo y financiar en relación a los PMS son las siguientes:
- Planes de Movilidad Urbana. Ayudas para financiar planes de movilidad, instalación de sistemas de préstamo de bicis públicas; estudios de viabilidad de medidas de movilidad, estudios de seguimiento sobre resultados de implantación de medidas de movilidad urbana sostenible y experiencias piloto.
 - Planes de Transporte para Empresa. Ayudas para financiar estudios de planes de transporte en empresas o centros de actividad (polígonos industriales, centros sanitarios y educativos, centros comerciales, etc.) así como proyectos piloto.
 - Mayor Participación Medios Colectivos en Transporte por Carretera. Ayudas para estudios y diseños básicos de infraestructuras de intermodalidad, carriles reservados, diseño y puesta en servicio de herramientas de información sobre transporte público (carretera y ferrocarril) en red.
 - Conducción Eficiente de Vehículo Privado. Ayudas para la impartición de cursos de conducción eficiente de conductores de vehículos turismo y profesores de autoescuelas integrados en el sistema de enseñanza para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismo.
 - Conducción Eficiente de Camiones y Autobuses. Ayudas para la impartición de cursos de conducción eficiente de conductores y profesores de autoescuelas.
 - Renovación Flota de Transporte por Carretera. Establecimiento de criterios mínimos de calidad de flotas para la concesión de licencias a empresas de transporte colectivo de viajeros, o de mercancías por carretera. Desarrollo de un sistema de etiquetado de vehículos industriales. Ayudas que disminuyen el extra coste en los vehículos alternativos en relación con vehículos equivalentes de diseño y motorización tradicional.
- 4.9.9 Para ello, el IDAE ha firmado un convenio con la Agencia Andaluza de la Energía para canalizar las ayudas y subvenciones que a tal fin se ponen a disposición de los ayuntamientos de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax.

B. La Estrategia Española de Movilidad Sostenible. www.fomento.es

- 4.9.10 A fecha 30 de abril de 2009 fue aprobada por el Consejo de Ministros la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, elaborada conjuntamente entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino.
- 4.9.11 La Estrategia Española de Movilidad Sostenible surge como referencia nacional para garantizar el equilibrio de la movilidad desde un punto de vista económico, social y ambiental, y así reducir las repercusiones negativas de los desplazamientos tanto de personas como de mercancías.
- 4.9.12 Sus objetivos y directrices se desarrollan en cinco áreas de actuación: Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; lucha contra el cambio climático y reducción de la dependencia energética; mejora de calidad del aire y reducción del ruido; mejora de la seguridad y salud; y gestión de la demanda.

- 4.9.13 De las cinco áreas podrían obtenerse fondos para financiar algunas de las propuestas contenidas en el PMS.
- 4.9.14 Entre las medidas contempladas se presta especial atención a alcanzar unos niveles de accesibilidad adecuados y razonablemente homogéneos en todo el territorio; impulsar el desarrollo económico y la competitividad; y el cambio modal hacia modos más sostenibles, como caminar, bicicleta, transporte colectivo y coche compartido.
- 4.9.15 La estrategia Española de Movilidad Sostenible contempla medidas de coordinación con políticas tanto autonómicas como locales.

C. Plan de Acción para la movilidad urbana de la Unión Europea. <http://europa.eu>

- 4.9.16 El presente Plan de Acción propone una serie de medidas destinadas a garantizar una movilidad urbana más eficaz y sostenible, aborda la necesidad de replantear la movilidad en las áreas urbanas. Es preciso que sea más eficaz y cordial, así como más respetuosa con el medio ambiente.
- 4.9.17 La UE promueve una mejor coordinación de la movilidad a nivel europeo, y propone instaurar un marco coherente que acompañe a las medidas adoptadas a nivel local.
- 4.9.18 La UE incentiva a las autoridades administrativas (locales, regionales y nacionales) a poner en marcha políticas integradoras a largo plazo.
- 4.9.19 El presente Plan de Acción se ayuda de diferentes instrumentos a la hora de financiar iniciativas que se ajustan a los objetivos planteados por la UE, como es el caso del PMS que nos corresponde.
- 4.9.20 Entre los instrumentos de financiación destaca el VII Programa Marco de Investigación y Desarrollo 2007-2013, http://cordis.europa.eu/fp7/home_es.html , con un presupuesto total de 50.521 millones de euros para todo el periodo lo que equivale a una media de 7.217 millones de euros por año.
- 4.9.21 Así mismo la Comisión Europea evaluará el Plan de Acción en el 2012, para valorar la necesidad de emprender nuevas acciones.

D. Pacto de Alcaldes. www.eumayors.eu/

- 4.9.22 El Pacto de los Alcaldes es un compromiso suscrito por los municipios para la aplicación de buenas prácticas en la eficiencia energética global, dando respuesta activa frente al calentamiento global con el compromiso de reducir las emisiones de CO2 en un 20% para el año 2020.
- 4.9.23 A continuación se presenta una lista de las iniciativas y programas financieros a disposición de los signatarios del Pacto:
- El ELENA (European Local Energy Assisten Facility)
- 4.9.24 La Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) están ayudando a las administraciones autonómicas y locales a invertir en energía sostenible a través de los fondos de asistencia técnica.

- 4.9.25 ELENA impulsa proyectos de inversión en el área de transporte urbano sostenible, entre otras, intentando reproducir los éxitos alcanzados en ciertas zonas a otras partes de Europa. ELENA se financia a través del programa Intelligent Energy Europe (IEE), y cuenta con un presupuesto inicial de 15 millones de EUR para su primer año de funcionamiento, con fecha límite el 31/12/2011.
- FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional)
- 4.9.26 La labor del Programa FEDER consiste en respaldar inversiones en energía, la integración de las consideraciones medioambientales, la mejora de la eficiencia energética y el desarrollo de energías renovables. Mediante este programa también pueden financiarse las inversiones relacionadas con movilidad urbana sostenible, energía local e infraestructuras TIC, calidad del aire u ordenación territorial.
- 4.9.27 La gestión detallada de los programas que reciben apoyo de los Fondos Estructurales es responsabilidad de los Estados miembro. Éstos designan para cada programa una autoridad gestora (en el ámbito nacional, regional o de otro nivel) que informará a los potenciales beneficiarios, elegirá los proyectos y en general hará un seguimiento de su aplicación.
- 4.9.28 En general la financiación habrá que buscarla por Plan de Actuación y según varias fuentes para alcanzar una cobertura lo más cercana posible al 100% del coste de la iniciativa.

E. Programa Ciudad 21, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía www.ciudad21.org

- 4.9.29 En el año 2002 se aprobó mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno, una estrategia andaluza ante el cambio climático para avanzar hacia la sostenibilidad del modelo económico y productivo, modernizándolo y haciéndolo más competitivo,. Dentro de esta estrategia y, consciente de que uno de los principales causantes de las emisiones de CO2 es el tráfico de vehículos motorizados, cada vez más acusado en los ámbitos urbanos, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, ha diseñado el Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21. En este contexto, la propia Consejería tiene previsto convocar durante los próximos años, en el marco del Programa Ciudad 21 , ayudas encaminadas a la lucha contra el cambio climático.
- 4.9.30 En su afán por mitigar el impacto ambiental derivada en las ciudades, el Programa Ciudad 21 ha propuesto nuevas líneas de actuación en el ámbito de la movilidad urbana sostenible. Así, en Órdenes anteriores, estas ayudas se han materializado, por ejemplo, en la concesión de subvenciones para el fomento del uso de la bicicleta mediante la construcción de vías ciclistas, o en ayudas a introducir mejoras del paisaje urbano, mantenimiento de zonas verdes y espacios verdes. Aunque en 2010 no ha habido Convocatoria de incentivos a este respecto, es probable que en 2011 tenga lugar una nueva orden de ayudas.
- 4.9.31 Ciudad 21 ha publicado recientemente la Guía metodológica para la implantación de Aparcamientos Disuasorios en Andalucía y organizado grupos de trabajo para profundizar en la materia. En este sentido, Ciudad 21 podría estar interesada en financiar el estudio o implantación de una actuación piloto de un aparcamiento disuasorio.
- 4.9.32 Para beneficiarse de estas ayudas, sólo es preciso estar adherido al Programa Ciudad 21, como lo están en la actualidad la mayoría de los municipios del Bajo Andarax.

F. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013), Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía

- 4.9.33 Las infraestructuras del transporte de un territorio constituyen una de sus componentes principales, tanto desde el punto de vista de la satisfacción de necesidades básicas del ciudadano, como desde el sustento de una estructura socioeconómica que contribuya al desarrollo de la región. También son instrumentos decisivos para el éxito de las políticas relativas a la sostenibilidad del desarrollo y el cambio climático.
- 4.9.34 El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía es un instrumento de carácter estratégico, que será la principal referencia para la concertación de las políticas de nuestra Comunidad Autónoma en materia de transporte y sostenibilidad con los correspondientes planes estatales y de la Unión Europea. A él corresponde la consecución, en materia de infraestructuras del transporte, de los trascendentales objetivos que tiene planteados Andalucía en relación con la competitividad, la cohesión territorial y la sostenibilidad ambiental.
- 4.9.35 Se trata, por tanto, de un documento llamado a tener una especial relevancia dentro de las políticas de la Junta de Andalucía. Por una parte, implica un esfuerzo inversor que tendrá una incidencia decisiva en la mejora de la competitividad andaluza. Por otra, aporta las estrategias necesarias para afrontar con éxito los retos asociados a la sostenibilidad ambiental y energética, y en particular los relativos a la lucha contra el cambio climático. Por último, la ejecución de sus previsiones supondrá un avance decisivo en el reforzamiento de la articulación tanto interior, como exterior de la Comunidad Autónoma.
- 4.9.36 El Plan fue aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 16 de septiembre de 2008, y publicado en el B.O.J.A. nº 205, de 15 de octubre de 2008.

G. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), Ministerio de Fomento www.fomento.es

- 4.9.37 En su compromiso con la movilidad local dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT 2005-2020, el Ministerio de Fomento ha venido apoyando iniciativas encaminadas a la promoción y difusión de la movilidad sostenible. En este sentido, el Ministerio de Fomento convocó en 2008 dos líneas de ayuda:
- Convocatoria de ayudas a programas piloto de movilidad sostenible
 - Convocatoria de subvenciones a estudios y acciones de difusión
- 4.9.38 En la anterior convocatoria, un gran número de ayuntamientos y administraciones se acogieron a las ayudas para la realización de estudios asociados a la movilidad así como a la implantación de medidas piloto, derivadas del plan de movilidad
- 4.9.39 Aunque en el ejercicio 2009 no salieron convocadas ayudas en estas categorías por reestructuración interna, según fuentes consultadas dentro del propio Ministerio, la convocatoria de ayudas y subvenciones para el ejercicio 2010 está prevista que salga publicada antes de que finalice el año.

H. Plan General de Turismo Sostenible (PGTS 2008-2011), Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía

- 4.9.40 La Consejería de Turismo, Comercio y Deporte mantiene un año más su compromiso de apoyo a los agentes públicos y privados para contribuir a fortalecer el tejido empresarial y el de las infraestructuras en todas las áreas que son de su competencia.
- 4.9.41 Para alcanzar estos objetivos con mayor eficacia la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte pone a disposición de los municipios el nuevo Régimen de Incentivos, en vigor desde el 1 de enero de 2010, y que se desarrolla a través de órdenes únicas para Turismo, Comercio y Deporte.
- 4.9.42 Además, en la página web de la Consejería podrán obtener una completa información y una guía de las distintas modalidades de incentivos que concede cada una de las áreas de esta Consejería, donde se detalla la normativa reguladora, los modelos de solicitudes y las diferentes vías de presentación de ellas.
- 4.9.43 Entre los proyectos subvencionables (hasta un 60%) destacan dos que afectarían a varios planes del PMS del Bajo Andarax
- Creación de caminos para su utilización por medios no motores, rutas entorno a senderos y caminos y puesta en valor de vías verdes.
 - Embellecimiento de los accesos a los elementos y recursos turísticos del municipio.

I. Proyecto Movele (Plan Integral de automoción- Plan de competitividad- Plan Vive), Ministerio de Industria

- 4.9.44 El Proyecto Movele consistente en la introducción en 2009 y 2010, y dentro de entornos urbanos, de **2.000 vehículos eléctricos** que sustituyan a coches de gasolina y gasóleo, con el fin de comprobar la viabilidad de este tipo de coches.
- 4.9.45 Este proyecto cuenta con un **presupuesto** total de diez millones de euros, de los que ocho millones de euros se destinarán a **ayudas para la adquisición de vehículos**, 1,5 millones a ayudas para la creación de la **infraestructura de recarga** y 500.000 euros para gastos de asistencia técnica, gestión y comunicación.
- 4.9.46 Las tres actuaciones propuestas en el PMS relacionadas con el fomento y carga de los vehículos eléctricos serían subvencionables por este proyecto.