



SEPTIEMBRE 2022

# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GESTALGAR MANCOMUNIDAD DE LA SERRANÍA





## INDICE DE CONTENIDO

A.	MEMORIA TÉCNICA .....	4
1.	CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICA.....	5
1.1.	MARCO TERRITORIAL.....	5
1.1.1.	Estructura urbana .....	5
1.2.	MARCO DEMOGRÁFICO.....	6
1.2.1.	Población de la comarca de la Serranía.....	6
1.2.2.	Evolución temporal de la población .....	6
1.2.3.	Índice de envejecimiento .....	8
1.3.	MARCO ECONÓMICO .....	9
1.3.1.	Estructura económica.....	9
1.3.2.	Equipamientos, servicios y otros lugares de interés .....	10
2.	DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA DISPONIBLE .....	11
2.1.	RED PEATONAL .....	11
2.1.1.	Red de conexión interna (red municipal) .....	11
2.1.2.	Red comarcal (conexión externa).....	14
2.2.	RED CICLABLE.....	14
2.2.1.	Rutas intramunicipales .....	14
2.2.2.	Rutas intermunicipales .....	14
2.3.	OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO .....	14
2.3.1.	Servicio de taxis .....	15
2.3.2.	Servicio de transporte a demanda .....	15
2.4.	RED VIARIA PARA TRANSPORTE PRIVADO .....	16
2.4.1.	Red de carreteras .....	16
2.5.	ESTACIONAMIENTO .....	17
3.	DIAGNÓSTICO .....	20
4.	PLAN DE ACCIÓN.....	21
4.1.	PROPUESTA DE ACCIONES.....	22
5.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	25

5.1.	INTRODUCCIÓN .....	25
5.2.	JUSTIFICACIÓN DE LOS INDICADORES.....	25
5.3.	CUANTIFICACIÓN DE INDICADORES .....	25
6.	FUENTES DE FINANCIACIÓN .....	27
6.1.	INTRODUCCIÓN .....	27
6.2.	FUENTES NACIONALES Y AUTONÓMICAS .....	27
6.2.1.	Plan Moves Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible.....	27
6.2.2.	Programa ayudas FNEE.....	28
6.2.3.	Anteproyecto de Ley de Movilidad y Financiación del Transporte.....	28
6.2.4.	Otras ayudas o líneas de financiación .....	29
6.3.	FUENTES EUROPEAS.....	29
6.3.1.	Programa Next Generation .....	29
6.3.2.	Horizonte Europa 2021-2027 .....	30
6.3.3.	InvestEU (2021-2027).....	30
6.3.4.	URBACT. Driving Change for better cities .....	31
6.3.5.	Interreg Europa.....	31
6.4.	FUENTES INTERNACIONALES.....	31
6.4.1.	Fondos soberanos.....	31
6.4.2.	Entidades bilaterales y fondos de inversión.....	32
6.5.	RECURSOS ECONÓMICOS.....	32

## INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.	Evolución de la población de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021).....	6
Gráfico 2.	Evolución de la población de Gestalgar en los últimos 20 años. Fuente: INE (2021).....	7
Gráfico 3.	Evolución de la tasa de crecimiento de población, tanto a nivel Gestalgar, La Serranía y la provincia de Valenciana. Fuente: INE (2021). .....	8
Gráfico 4.	Pirámide poblacional de Gestalgar en 2021. Fuente: INE (2021).....	8
Gráfico 5.	Evolución de la tasa de paro de Gestalgar, La Serranía y la provincia de Valencia. Fuente: INE (2021).....	9

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa de la localización de la comarca de La Serranía. Fuente: Elaboración propia. ....	5
Ilustración 2. Mapa de localización del municipio de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	5
Ilustración 3. Equipamientos en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	10
Ilustración 4. Calle Larga a la altura del Ayuntamiento. Fuente: Elaboración propia. ....	11
Ilustración 5. Tramos con pendientes pronunciadas en el núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	11
Ilustración 6. Sección tipo de la trama urbana de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	12
Ilustración 7. Obstáculo peatonal en el núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	12
Ilustración 8. Plazas de aparcamiento en el lateral de la calle. Fuente: Elaboración propia. ....	12
Ilustración 9. Aceras con dimensiones reducidas que obligan a los peatones a circular por la calzada. Fuente: Elaboración propia. ....	13
Ilustración 10. Aceras con dimensiones reducidas que obligan a los peatones a circular por la calzada. Fuente: Elaboración propia. ....	13
Ilustración 11. Carteles informativos de fabricación casera en el cruce entre la Avenida Diputación y la calle Miguel Hernández. Fuente: Elaboración propia. ....	13
Ilustración 12. Pasos de peatones resaltados en la Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia. ....	14
Ilustración 13. Ubicación actual de la marquesina en la Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia. ....	15
Ilustración 14. Carretera local en el acceso a Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	16
Ilustración 15. Mapa red de carreteras. Fuente: Elaboración propia. ....	17
Ilustración 16. Cartel informativo limitando la velocidad en la entrada al núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia. ....	17
Ilustración 17. Imagen de una de las parcelas dedicadas al es. Fuente: Elaboración propia. ....	18
Ilustración 18. Bolsa de aparcamiento en el centro del núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	18
Ilustración 19. Coches estacionados en los laterales de la calle Miguel Hernández. Fuente: Elaboración propia. ....	18

Ilustración 20. Vehículo estacionado en el lateral de la calle Arrabal de Eras, invadiendo el espacio dedicado al peatón. Fuente: Elaboración propia. ....	18
Ilustración 21. Detalle de una de las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida en Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia. ....	19

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Evolución demográfica de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021) .....	6
Tabla 2. Evolución demográfica de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021) .....	7
Tabla 3. Número de afiliados a la Seguridad Social en el municipio de Gestalgar. Fuente: INE (2021) .....	9
Tabla 4. Peso relativo de cada tipo de actividad, por trimestres, en el municipio de Gestalgar. Fuente: INE (2021) .....	9
Tabla 5. Peso relativo de cada tipo de actividad, por trimestres, en la provincia de Valencia. Fuente: INE (2021) .....	9
Tabla 6. Equipamientos en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	10
Tabla 7. Puntos de interés turístico en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia. ....	10
Tabla 8. Resumen del horario de invierno de la línea Gestalgar - Valencia. Fuente: Edetania. ....	15
Tabla 9. Resumen del horario de verano de la línea Gestalgar - Valencia. Fuente: Edetania. ....	15
Tabla 10. Posibles fuentes de financiación del plan de actuación. Fuente: Elaboración Propia .....	27
Tabla 11. Distribución de las ayudas. Fuente: IDEA .....	28

## **ANEXO I - FICHAS RESUMEN DE LAS ACCIONES**



# A. MEMORIA TÉCNICA



## 1. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICA

### 1.1. MARCO TERRITORIAL

La comarca La Serranía, también denominada Los Serranos, se encuentra situada en el interior de la provincia de Valencia, a unos 35 km de la capital homónima. Con una superficie de 1.392 km<sup>2</sup> se trata de una de las regiones más extensas y abruptas de la Comunidad Valenciana.

Los Serranos, limita al este con la comarca del Campo de Turia, al sur con las comarcas de Plana de Utiel-Requena y la Hoya de Buñol, al oeste con la provincia de Cuenca, y al norte con las comarcas del Alto Palancia y la Gúdar-Javalambre, ya en la provincia de Teruel.

La comarca se encuentra limitada por las montañas anticlinales de orientación ibérica (NO-SE), Javalambre por el norte y Sierra del Negrete por el sur.



Ilustración 1. Mapa de la localización de la comarca de La Serranía. Fuente: Elaboración propia.

#### 1.1.1. Estructura urbana

La comarca de La Serranía está compuesta por 13 municipios diferentes, donde la densidad de población es una de las más bajas de toda la Comunidad Valenciana.

Gestalgar se encuentra situado a unos 55 km de Valencia, y su término municipal se encuentra atravesado por el río Turia, que pasa junto al caso urbano, el cual se sitúa en su margen izquierda.

Se accede a Gestalgar desde Valencia, a través de la CV-35, tomando después la CV-376 y la CV-377 (por Liria y Pedralba). Otra posibilidad es acceder por la A-3, tomando luego la CV-370 y finalmente la CV-379.

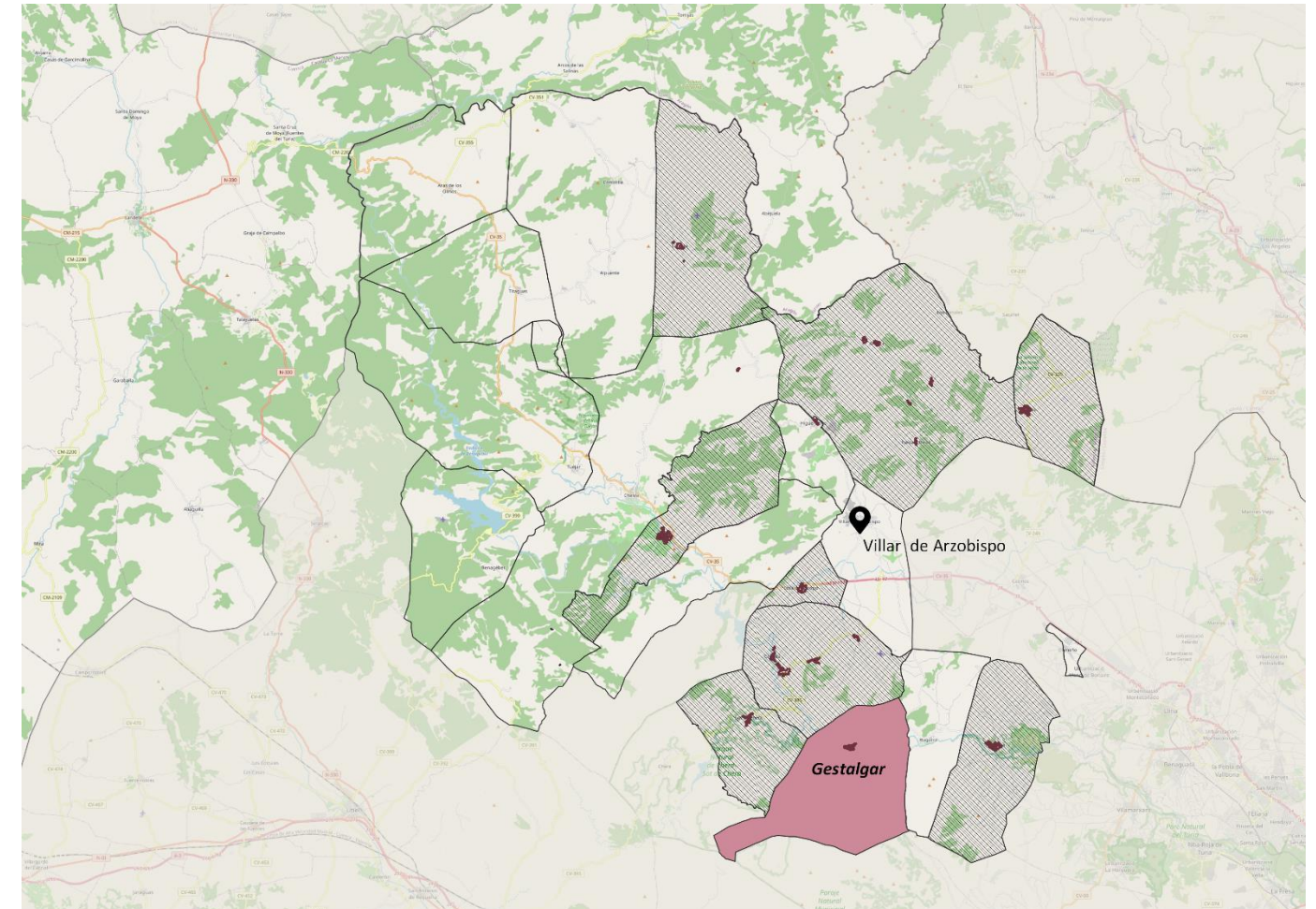


Ilustración 2. Mapa de localización del municipio de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.



## 1.2 MARCO DEMOGRÁFICO

### 1.2.1 Población de la comarca de la Serranía

Según los datos del Padrón Municipal del 2021, 14.245 habitantes viven en la comarca de la Serranía. Se trata de una de las comarcas menos pobladas de Valencia, con un 0,64% de la población total. La densidad de población media es de 20,01 habitantes/km<sup>2</sup>, siendo el valor más bajo que el de toda la provincia de Valencia, la cual cuenta con una densidad de 238,83 habitantes/km<sup>2</sup>.

Por lo tanto, se trata de una densidad relativamente baja, tratándose de una comarca poco consolidada y con núcleos poblaciones dispersos a lo largo del territorio.

### 1.2.2 Evolución temporal de la población

Hasta el año 2011 la población de la comarca de La Serranía fue en aumento, alcanzando ese mismo año su valor más alto en los últimos 25 años. Entre los años 2011 y 2018 se registró un descenso paulatino de la población, sin embargo, en 2019 volvió a registrarse una tendencia ascendente.

Es importante tener en cuenta que la evolución de la población ha sido muy desigual en los diferentes municipios de la comarca.

Tabla 1. Evolución demográfica de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021)

AÑO	POBLACIÓN
2001	13.608
2002	13.654
2003	13.564
2004	13.980
2005	14.126
2006	14.314
2007	14.747
2008	15.155
2009	15.001
2010	14.929
2011	15.592
2012	15.277
2013	15.018
2014	14.664
2015	14.493
2016	14.222
2017	13.983
2018	13.903
2019	13.964
2020	13.942
2021	14.245

En la siguiente gráfica se muestra la evolución de la población en la mancomunidad, apreciando el cambio de tendencia a partir de 2011.

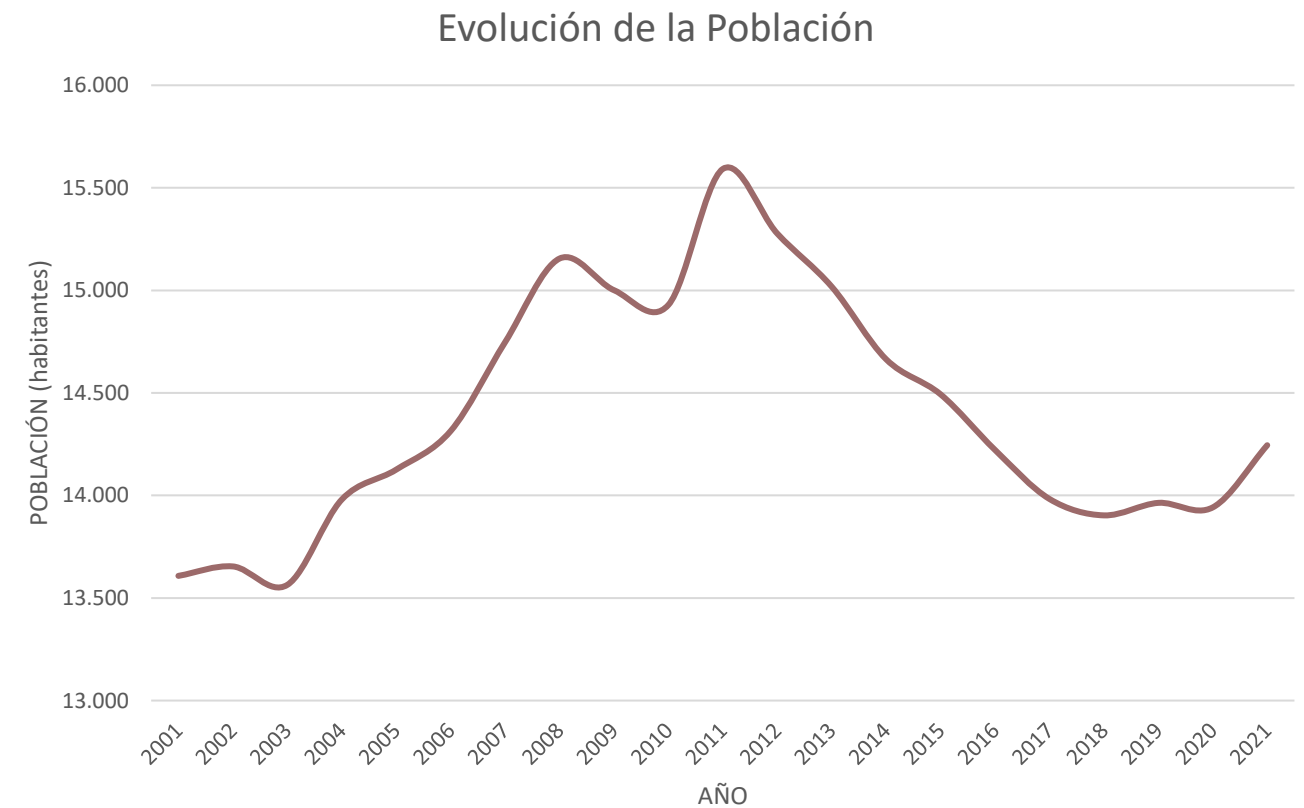


Gráfico 1. Evolución de la población de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021).

En los últimos 20 años, la población residente en la comarca ha pasado de los 13.608 habitantes en 2001 a los 14.245 habitantes en el año 2021, lo que se traduce en un crecimiento acumulado del 0,20%. Este crecimiento se produjo en la primera década del siglo XXI, ya que en la segunda la tendencia ha sido descendente e irregular. Estos altibajos han situado la población actual de la comarca en 14.245 habitantes, valores muy similares a los del año 2011, donde se dio el pico más alto.

En el caso del municipio de Gestalgar la evolución de la población no ha seguido un patrón durante los últimos años, pasando de 701 habitantes en el año 2001 a los 541 del año 2021. La siguiente tabla recoge los datos de población del municipio para los últimos 20 años.

Tabla 2. Evolución demográfica de la comarca de La Serranía. Fuente: INE (2021)

AÑO	POBLACIÓN
2001	703
2002	664
2003	678
2004	714
2005	699
2006	701
2007	761
2008	763
2009	718
2010	675
2011	817
2012	737
2013	681
2014	640
2015	663
2016	634
2017	596
2018	554
2019	556
2020	548
2021	541

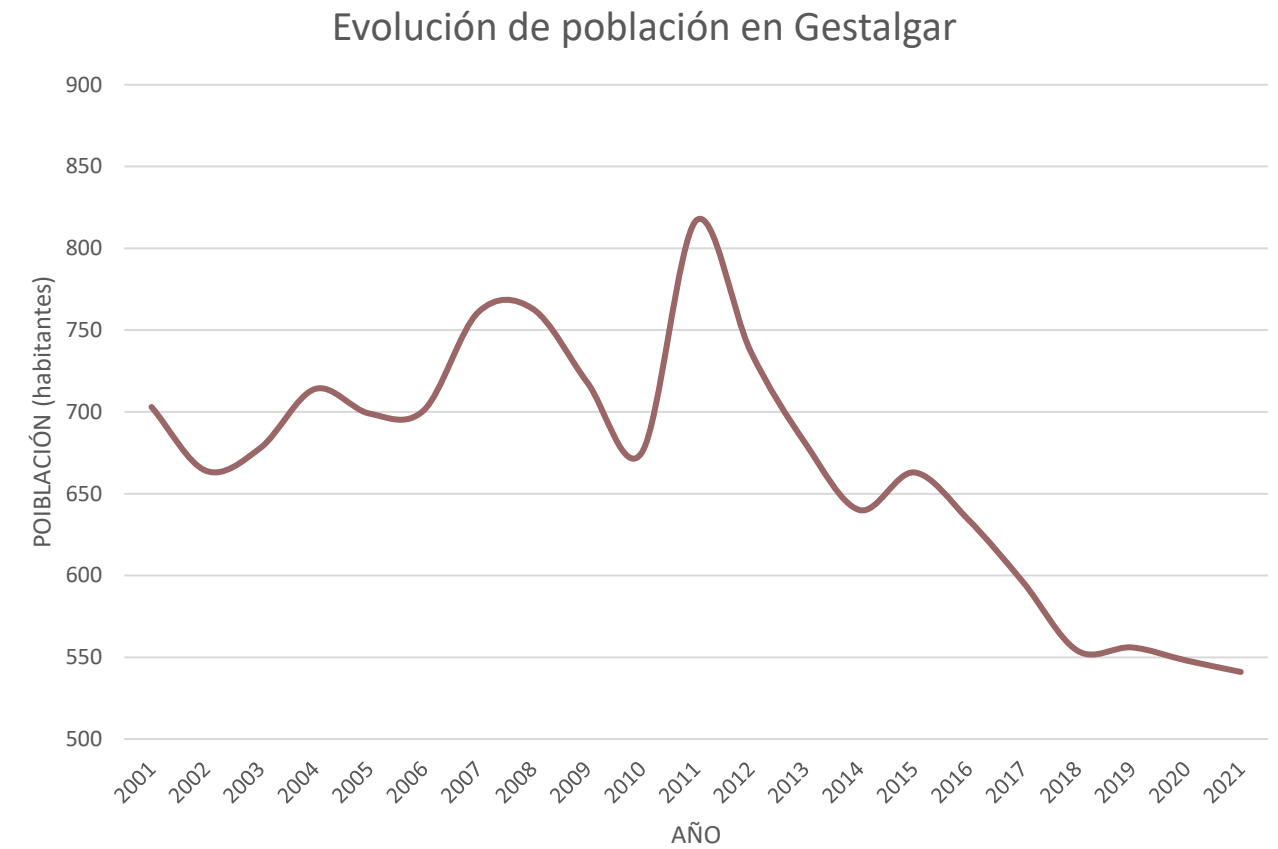


Gráfico 2. Evolución de la población de Gestalgar en los últimos 20 años. Fuente: INE (2021).

En la siguiente gráfica se muestra la evolución de la población en el término municipal, en la que se aprecia una tendencia bastante irregular durante estos últimos años.

Si se comparan los datos del municipio con los de La Serranía y con los de la provincia de Valencia, cabe destacar que, el municipio no sigue una tendencia concreta durante el paso del año. Sin embargo, la provincia de Valencia y la comarca de La Serranía tienen una tendencia más estable.

Durante la serie histórica 2001-2020 la provincia de Valenciana tuvo un crecimiento acumulado del 16,40% con un promedio interanual del 0,78%. En cambio, en el municipio el crecimiento aculado es de -26,30% con un promedio interanual del -1,25%, porcentajes muy distintos a los de la comunidad.





Tasa de crecimiento de la población

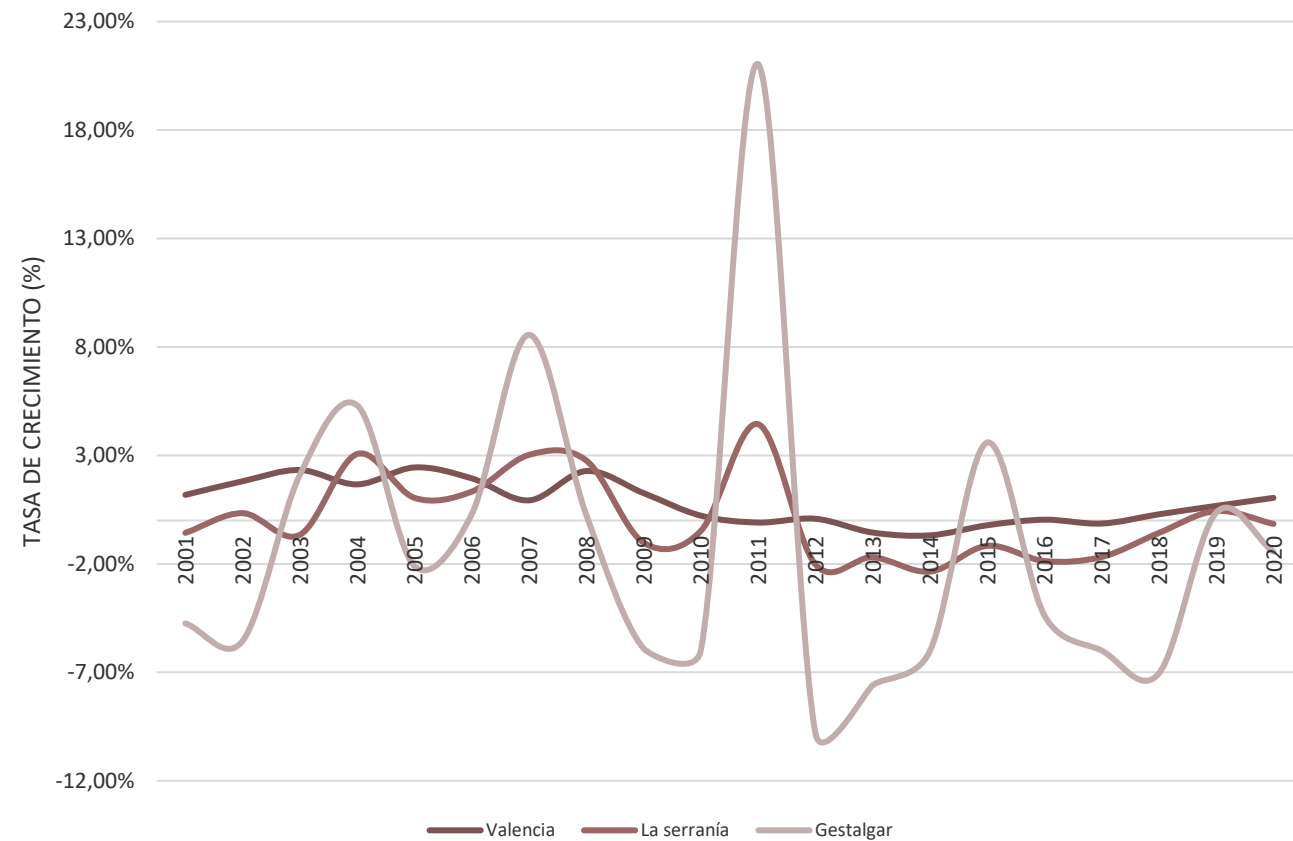


Gráfico 3. Evolución de la tasa de crecimiento de población, tanto a nivel Gestalgar, La Serranía y la provincia de Valenciana. Fuente: INE (2021).

Pirámide poblacional

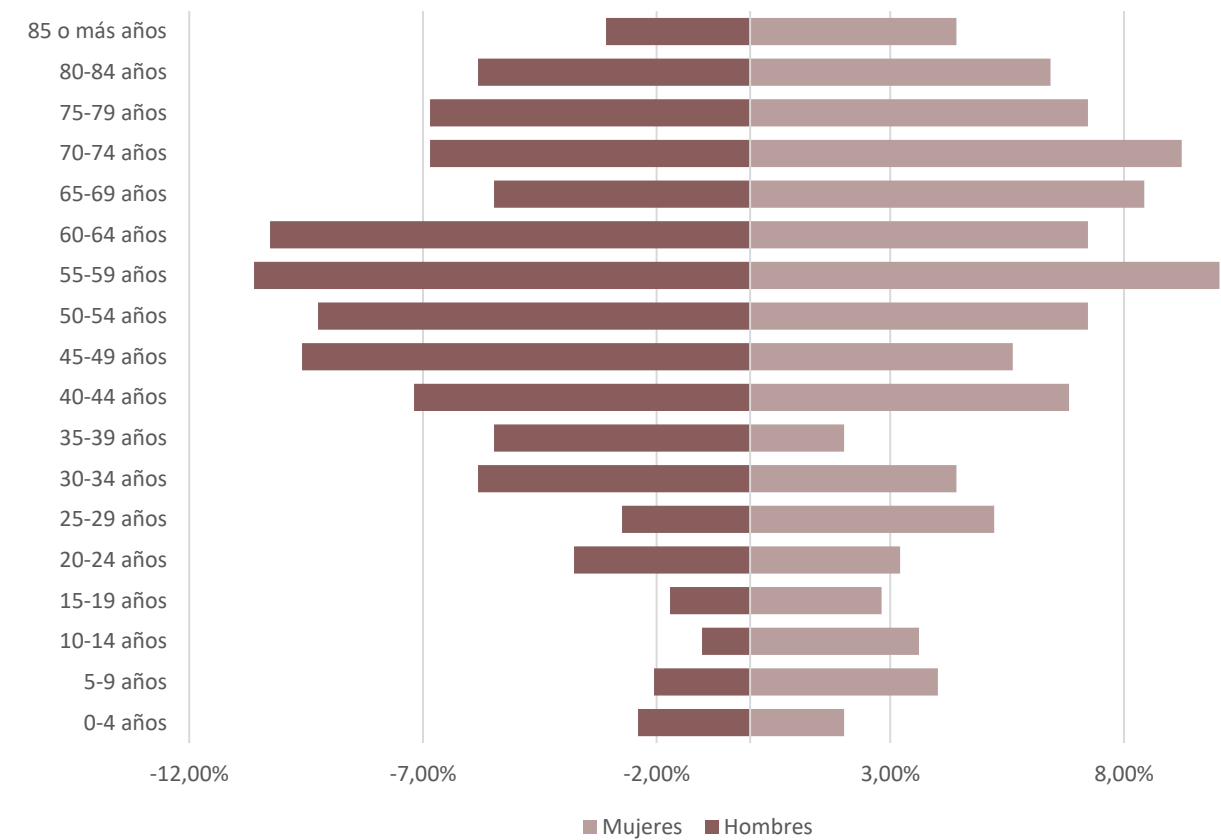


Gráfico 4. Pirámide poblacional de Gestalgar en 2021. Fuente: INE (2021).

### 1.2.3 Índice de envejecimiento

En la estructura poblacional actual de Gestalgar el grupo de edad adulta de edad media, entre los 55 y los 60 años, es el que tiene una mayor presencia, representando un 10,35% de la población total.

Además, el 8,9% de la población de Gestalgar son menores de 18 años, la población entre 18 y 65 años es del 60,4%, y el restante 30,7% son mayores de 65 años.

Con respecto al género, el municipio cuenta con una distribución similar entre hombres y mujeres, representando la población masculina (292hombres) el 54% de la población y la femenina (249 mujeres), el 46%.

Actualmente, la media de edad de los habitantes de Gestalgar es de 52,31 años, 0,37 años más que hace un lustro que era de 51,94 años.



### 1.3. MARCO ECONÓMICO

En este apartado se analizan los diferentes factores, principalmente económicos, de los que dependen los patrones de movilidad. En otras palabras, cuáles son las motivaciones detrás de los desplazamientos que realiza la población del municipio. Habitualmente, son los servicios, equipamientos, lugares de interés, o la actividad económica predominante en la localidad, los que definen el comportamiento de los habitantes.

#### 1.3.1. Estructura económica

En base a los datos recogidos del INE, en relación al número de afiliados a la seguridad social, se puede determinar que la actividad económica del municipio de Gestalgar se fundamente en el sector terciario.

Tabla 3. Número de afiliados a la Seguridad Social en el municipio de Gestalgar. Fuente: INE (2021)

Tipo de actividad	1T	2T	3T	4T	PROMEDIO	%
<b>Agricultura</b>	39	39	37	30	36,25	19,13%
<b>Industria</b>	13	17	15	15	15	7,92%
<b>Construcción</b>	12	13	14	12	12,75	6,73%
<b>Servicios</b>	123	115	105	126	117,25	61,87%
<b>Más de una sc</b>	9	8	8	8	8,25	4,35%
<b>TOTAL</b>	<b>196</b>	<b>192</b>	<b>179</b>	<b>191</b>	<b>189,5</b>	

El peso relativo de las diferentes actividades económicas es fundamental para comprender la movilidad generada o atraída por cada una de ellas, al igual que comprender su impacto global. Para ello, se estima el peso relativo de cada una de las actividades sobre la actividad económica global, al igual que su distribución a lo largo del año.

Los valores muestran que el peso relativo que tienen los servicios (actividades administrativas, servicios auxiliares, etc.) es la más importante del ámbito de estudio, durante todo el año, dado que se supera el 50% de afiliados en los cuatro trimestres. Esto se debe a que, el sector servicios se ve favorecido en gran parte gracias al aumento poblacional de los fines de semana y vacaciones. El turismo se ha ido consolidando en la comarca de La Serranía como una alternativa económica-social y la oferta de la que dispone la comarca cada vez es más amplia.

Tabla 4. Peso relativo de cada tipo de actividad, por trimestres, en el municipio de Gestalgar. Fuente: INE (2021)

Tipo de actividad	1T	2T	3T	4T	PROMEDIO
<b>Agricultura</b>	20%	20%	21%	16%	19%
<b>Industria</b>	7%	9%	8%	8%	8%
<b>Construcción</b>	6%	7%	8%	6%	7%
<b>Servicios</b>	63%	60%	59%	66%	62%
<b>Más de una sc</b>	5%	4%	4%	4%	4%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Si se compara con el peso de cada actividad económica de la provincia, se observa que también la actividad principal se trata de los servicios. En el caso de la agricultura tiene un mayor peso en Gestalgar que en la provincia. Sin embargo, en las tres actividades restantes tienen valores muy similares.

Tabla 5. Peso relativo de cada tipo de actividad, por trimestres, en la provincia de Valencia. Fuente: INE (2021)

Tipo de actividad	1T	2T	3T	4T	PROMEDIO
<b>Agricultura</b>	3%	3%	3%	4%	3%
<b>Industria</b>	15%	15%	15%	15%	15%
<b>Construcción</b>	6%	7%	6%	6%	6%
<b>Servicios</b>	72%	72%	72%	72%	72%
<b>Más de una sc</b>	3%	3%	3%	4%	3%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Otro indicador fundamental para describir la actividad económica es el paro del municipio. A partir de los datos recogidos del Instituto Nacional de Estadística (INE), según el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), se muestran las tasas de paro del municipio como de la comarca y de la provincia.

#### Evolución de desempleados

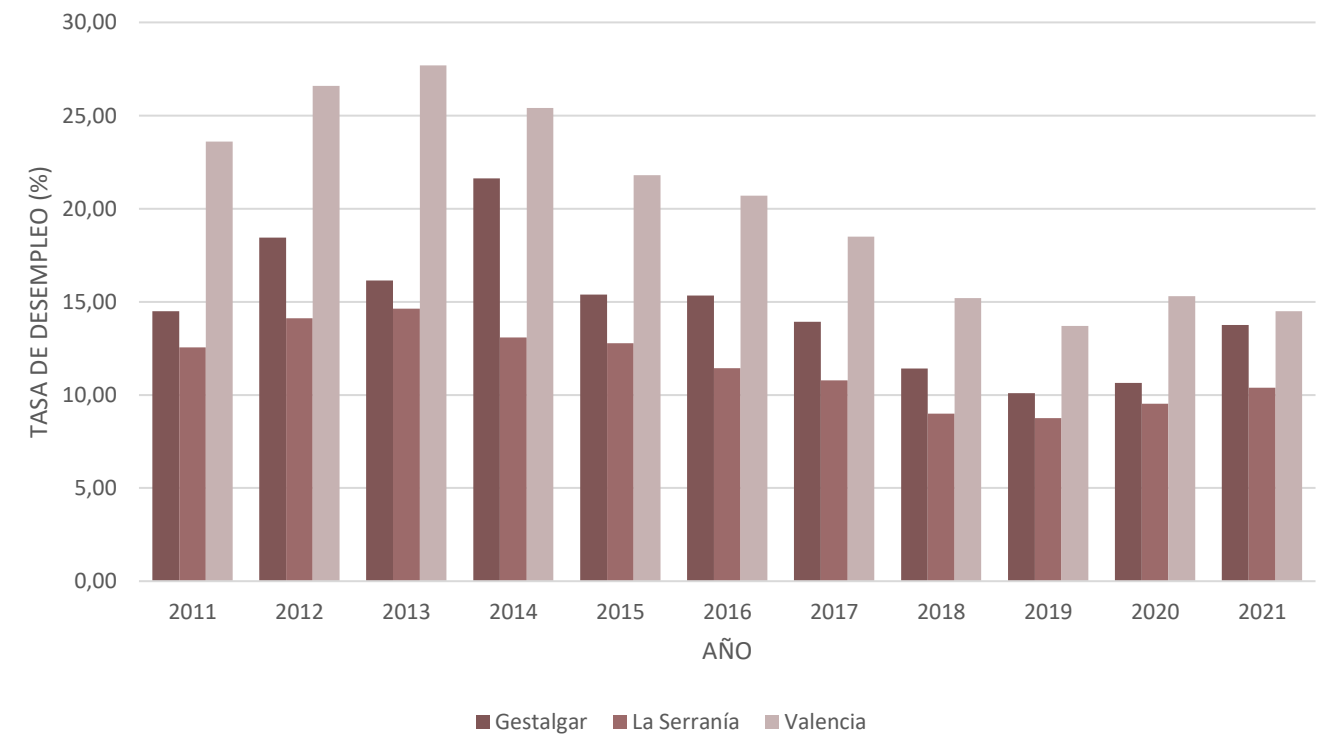


Gráfico 5. Evolución de la tasa de paro de Gestalgar, La Serranía y la provincia de Valencia. Fuente: INE (2021).



### 1.3.2. Equipamientos, servicios y otros lugares de interés

Los equipamientos públicos (polideportivos, centros educativos, centros de salud y hospitales) son importantes puntos atradores de viajes. Por ese motivo es imprescindible conocer la ubicación de los principales servicios, equipamientos y lugares de interés público del término municipal.

Gran parte de los principales puntos de interés de la localidad se encuentran en el núcleo central del municipio, como es el caso del Ayuntamiento, la Parroquia, la Plaza de la Constitución, y varios locales comerciales. En la siguiente imagen se puede observar la ubicación de los principales equipamientos del municipio.

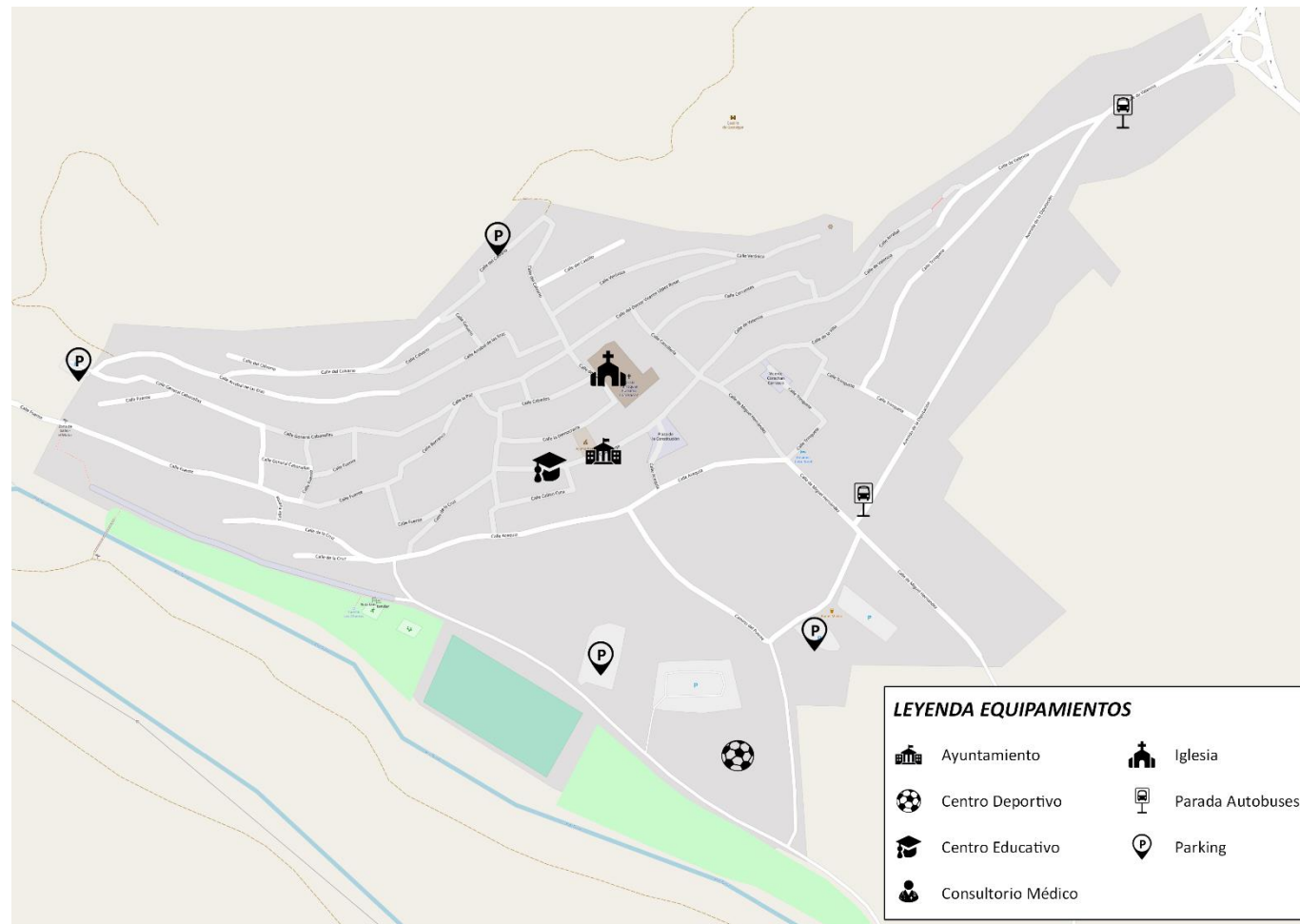


Ilustración 3. Equipamientos en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

En las siguientes tablas se detallan los equipamientos y servicios del municipio, indicando su tipología y ubicación. Estos datos permitirán analizar y diagnosticar las condiciones de accesibilidad, en transporte público, modos motorizados y modos activos, de los mismos enmarcadas dentro del contexto territorial.

Tabla 6. Equipamientos en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

TIPO	EQUIPAMIENTO	DIRECCIÓN
<b>Biblioteca</b>	Agencia de Lectura Municipal Alfons Cervera	C. la Democracia, 10
<b>Cementerios municipales</b>	Cementerio Gestalgar	Plaza Numero 04, 410
<b>Centros Culturales</b>	Hogar del jubilado	Calle Larga
	Sede del Taller de Memoria	C. Democracia
	Salón de actos municipales	C. Democracia
	Pista Multiusos Municipal	C. Miguel Hernández 19
<b>Centros educativos</b>	CRA Bajo Turia	C. Acequia, 16
	Escuela Privada de Música La Serranía	C. Miguel Hernández, 19
<b>Instalaciones deportivas</b>	Polideportivo Municipal Gestalgar	Cam. Puente, 18A
<b>Servicios municipales</b>	Ayuntamiento de Gestalgar	C. Larga, 17
	Casa Cuartel Guardia Civil	C. Miguel Hernández, 37

En el centro educativo CRRA Bajo Turia únicamente se imparten los ciclos formativos de infantil (segundo ciclo) y primaria, por lo que los alumnos se ven obligados a desplazarse a otros municipios para poder cursar la ESO y el Bachillerato. En este caso, el centro adscrito para ello se trata del IES Alto Turia en Chelva, lo que provoca un aumento en el número de desplazamientos en vehículo privado o en autobús.

El municipio también cuenta con diferentes puntos considerados de interés turístico, entre los que destacan los indicados en la siguiente tabla.

Tabla 7. Puntos de interés turístico en Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

PUNTOS DE INTERÉS	
<b>Parroquia Purísima Concepción</b>	C. la Democracia, 8
<b>Castillo de los Murones</b>	C. Calvario
<b>Piscina fluvial</b>	Plaça Numero 04, 18

## 2. DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA DISPONIBLE

En este capítulo se realiza un análisis de la situación actual en las diferentes redes de movilidad existentes en el ámbito territorial del municipio de Gestalgar: movilidad a pie, en bicicleta, transporte público, transporte privado y aparcamiento. De este modo, se define la oferta actual del transporte a nivel municipal.

### 2.1. RED PEATONAL

La población de un municipio debe contar con una buena red viaria que garantice la movilidad a pie para todo tipo de desplazamientos ya sean funcionales y/o de ocio o simplemente para la estancia en ellos. Esta movilidad se verá más fomentada cuanto mejor sean las condiciones y la disposición de itinerarios con prioridad para peatones. Las rutas han de ser continuas, seguras, cómodas, accesibles y atractivas para fomentar la movilidad peatonal, proporcionando acceso a los principales equipamientos, espacios urbanos, hitos y espacios de ocio.

La calidad de los carriles peatonales depende directamente de sus características físicas, del mobiliario urbano y la percepción de seguridad por parte de los peatones. La existencia de barreras, falta de accesibilidad, continuidad, iluminación, espacio, etc. Desincentivan a los peatones a caminar, limitando a parte de la población y, por tanto, situaciones de discriminación directa.

#### 2.1.1. Red de conexión interna (red municipal)

##### EJE CENTRALES/EJE TRANSVERSALES

En lo que se refiere a movilidad peatonal, el eje que actúa como itinerario vertebrador en el núcleo urbano de Gestalgar es la calle Larga, donde se concentran el ayuntamiento, la escuela de música, y la Plaza de la Constitución, que da acceso a la iglesia.

A pesar de que el municipio cuenta con otras zonas de gran actividad social y económica, como la Avenida Diputación y el camino Puente, en esta zona conviven el tráfico motorizado y los viandantes, mientras que en la calle Larga la presencia de automóviles es mínima. Además, se trata de un punto donde se ubican dos zonas de estacionamiento, por lo que un buen número de los desplazamientos hasta este punto se realizan en vehículos privados.



Ilustración 4. Calle Larga a la altura del Ayuntamiento. Fuente: Elaboración propia.

##### PENDIENTES

En términos generales, las principales vías del municipio no presentan tramos de pendientes muy pronunciadas, sin embargo, hay puntos concretos que pueden plantear dificultades a la movilidad peatonal, especialmente a personas de edad avanzada o movilidad reducida.



Ilustración 5. Tramos con pendientes pronunciadas en el núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.





## ACCESIBILIDAD

A pesar de que, en determinados puntos del tejido urbano se han llevado a cabo trabajos de urbanización y peatonalización del espacio público, en la mayor parte del núcleo urbano se sigue manteniendo la diferencia de cotas entre la calzada y la acera, siendo las dimensiones de esta última muy deficientes.

Este tipo de secciones, presentan un reparto modal muy desequilibrado en el que la mayor parte del espacio público está destinada al vehículo privado, generando sensación de inseguridad e incomodidad a los peatones, y desincentivando este tipo de movilidad.



Ilustración 6. Sección tipo de la trama urbana de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

Aparte de las dimensiones de las aceras, se ha identificado la presencia de elementos que, aunque originariamente se instalasen para mejorar la circulación de los peatones, actualmente suponen un obstáculo para la movilidad peatonal.

Como se puede apreciar en la siguiente imagen, las escaleras ubicadas en esta esquina pueden generar situaciones de riesgo, ya que se trata de un elemento mal ejecutado, sin ningún tipo de pasamanos que sirva de apoyo, y está situado en mitad de la calzada en un punto ciego del trazado.



Ilustración 7. Obstáculo peatonal en el núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

Otro de los impedimentos que afectan a la movilidad, es el mal estado de conservación y mantenimiento del firme en gran parte del municipio. Precisamente en las imágenes anteriores se puede apreciar como las condiciones de la infraestructura están lejos de ser las apropiadas. Este tipo inconvenientes puede suponer un riesgo para la salud de personas de avanzada edad o con problemas de movilidad.

Por último, debido a la ausencia de bolsas de estacionamiento que ordenen el aparcamiento y eviten la presencia de automóviles en la trama urbana, en el núcleo urbano existen plazas de aparcamiento ubicadas en los laterales de la vía pública, reduciendo aún más el espacio del que disponen los peatones y complicando la convivencia entre estos dos modos de transporte.



Ilustración 8. Plazas de aparcamiento en el lateral de la calle. Fuente: Elaboración propia.



## INTERACCIÓN TRÁFICO – SEGURIDAD

Al igual que en el apartado anterior, las escasas dimensiones de las aceras juegan un papel fundamental en la interacción del tráfico motorizado con la seguridad.

Como se ha mencionado, las aceras del núcleo urbano de Chulilla no tienen las dimensiones adecuadas, provocando que los peatones se vean obligados a circular por la calzada, lo que entraña un gran peligro para ellos y para el tráfico motorizado, en especial para las personas con movilidad reducida.



Ilustración 9. Aceras con dimensiones reducidas que obligan a los peatones a circular por la calzada. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, llama la atención la falta de señalización y elementos de calmado del tráfico en zonas concretas del municipio, en las que, por su naturaleza y la existencia de determinadas instalaciones como centros escolares, la presencia de vehículos debería estar mucho más controlada y limitada.

En este caso, como se puede ver en la imagen, la señalización en el acceso al colegio es prácticamente inexistente, y no existe ninguna zona de prioridad peatonal o elemento que reduzca la velocidad de los vehículos, que tienen permitido el acceso hasta la propia puerta del centro. De hecho, a pesar de que unos metros antes de la llegada al acceso del centro educativo, existe una señal que indica esta circunstancia, sin embargo, se encuentra en un punto poco visible y su estado de conservación es muy deficiente.



Ilustración 10. Aceras con dimensiones reducidas que obligan a los peatones a circular por la calzada. Fuente: Elaboración propia.

La falta de una señalética adecuada se puede apreciar a lo largo de todo el municipio. A modo de ejemplo, en el cruce entre la Avenida Diputación y la calle Miguel Hernández, se utilizan carteles informativos que no cumplen con las condiciones mínimas exigibles a estos elementos.



Ilustración 11. Carteles informativos de fabricación casera en el cruce entre la Avenida Diputación y la calle Miguel Hernández. Fuente: Elaboración propia.





Por otro lado, los pasos de peatones con resalto ubicados en la Avenida Diputación, se encuentran en un mal estado de conservación y su visibilidad es muy baja, lo que supone un riesgo tanto para peatones como para conductores, ya que la baja visibilidad de estos elementos puede hacer que los conductores no tengan tiempo de reaccionar al resalto y los peatones pierdan parte de la protección que estos elementos ofrecen.



Ilustración 12. Pasos de peatones resaltados en la Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia.

### 2.1.2. Red comarcal (conexión externa)

En los alrededores del municipio no existen vías peatonales que conecten el municipio con las localidades cercanas de tal forma que puedan ser utilizadas para la realización de desplazamientos habituales. Únicamente existen diferentes rutas de montaña, cuya finalidad principal es la realización de actividades deportivas o turísticas.

Una de las rutas más importantes para la práctica del senderismo es la ruta PR-76 que comunica Gestalgar con Chulilla.

## 2.2. RED CICLABLE

### 2.2.1. Rutas intramunicipales

Dentro del municipio de Gestalgar, no existen itinerarios ciclistas que impulsen la utilización de este medio de transporte y faciliten su uso.

### 2.2.2. Rutas intermunicipales

En el caso de Gestalgar, tampoco existe una infraestructura ciclista que permita realizar desplazamientos entre distintos núcleos urbanos o municipios. La única alternativa para este tipo de trayectos es la circulación por las carreteras municipales.

Sin embargo, lo cierto es que, en el municipio de Gestalgar este medio de transporte se utiliza principalmente con fines deportivos o recreativos, ya sea a través de rutas por carretera o montaña.

Actualmente, la consideración de la bicicleta como una alternativa real a los desplazamientos habituales por medios motorizados no es una opción.

## 2.3. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Que exista una red de transporte público eficaz es fundamental para el fomento de una movilidad sostenible, en especial para reducir el uso del vehículo privado. Al situarse el municipio en un sistema rural, es decir, de baja densidad de población y gran dispersión, la oferta de servicios de transporte público en Gestalgar es muy escasa.

Actualmente, en la comarca de La Serranía existen 3 tipos de servicio de transporte público, cuyas frecuencias, horarios y disponibilidad se analizarán más fondo en los próximos apartados.

- Líneas de autobús regulares ofrecidas por las empresas Hispano Chelvana y Edetania.
- Servicios de taxi a demanda.
- Líneas de autobús escolar.

En la actualidad, la línea de autobús Gestalgar – Valencia, operada por la empresa Edetania Bus, conecta Gestalgar con la capital de la provincia de forma regular, y realiza paradas en otros municipios importantes, como Llíria.

Actualmente, el municipio cuenta con una parada de autobús ubicada en la Avenida Diputación, la cual dispone de marquesina y ofrece a los usuarios la información relativa a la operación del servicio.

No obstante, tras a una reciente modificación del lugar en el que el autobús realiza la parada, la localización de la marquesina no ha sido actualizada, por lo que a día de hoy continua en el punto donde anteriormente paraba el autobús. En cuanto a las dimensiones y características de la marquesina, aparentemente se encuentra en unas condiciones aceptables y ofrece una protección y comodidad adecuadas.



Ilustración 13. Ubicación actual de la marquesina en la Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia.

Estos servicios de autobús cuentan con dos horarios diferentes para las épocas de invierno y de verano, por lo que las frecuencias variarán dependiendo del periodo del año.

El horario de invierno, es el siguiente:

Tabla 8. Resumen del horario de invierno de la línea Gestalgar - Valencia. Fuente: Edetania.

Gestalgar – Pedralba – Llíria - Valencia							
Salidas hacia Valencia	Laborables		Domingos	Salidas desde Valencia	Laborables		Domingos
Gestalgar	7:00	15:58	17:10	Valencia	14:15	17:05	15:30
Bugarra	7:07	16:05	17:22	Valencia (Pio XII)	14:18	17:09	15:33
Pedralba	7:13	16:11	17:28	Burjassot	14:27	17:17	15:41
Vilamarxant	7:25	Por Rambla	17:40	CV-35	14:35	17:21	15:45
Llíria	7:40		17:55	C.C El Osito	14:45	17:39	15:50
Llíria (ambulatorio)	7:50	16:40	18:00	La Pobla	14:51	17:45	15:59
La Pobla	8:11	17:01	18:20	Llíria	15:11	18:06	16:19
C.C El Osito	8:18	17:08	18:27	Vilamarxant	15:29	18:24	16:35
CV-35 (C. Rehabilitación)	8:27	17:15	18:32	Pedralba	15:39	18:34	16:51
Valencia	9:03	17:49	18:56	Bugarra	15:46	18:42	16:58
				Gestalgar	15:56	18:52	17:10

El horario de verano, aplicable durante el mes de agosto, es el siguiente:

Tabla 9. Resumen del horario de verano de la línea Gestalgar - Valencia. Fuente: Edetania.

Gestalgar – Pedralba – Llíria - Valencia							
Salidas hacia Valencia	Laborables		Domingos	Salidas desde Valencia	Laborables		Domingos
Gestalgar	7:10	15:40	17:10	Valencia	14:10	15:30	
Bugarra	7:17	15:47	17:22	Valencia (Pio XII)	14:14	15:33	
Pedralba	7:23	15:53	17:28	Burjassot	14:19	15:41	
Vilamarxant	7:35	16:08	17:40	CV-35	14:25	15:45	
Llíria	7:50	16:23	17:55	C.C El Osito	14:37	15:50	
Llíria (ambulatorio)	8:00	16:15	18:00	La Pobla	14:42	15:59	
La Pobla	8:20	16:35	18:20	Llíria	15:01	16:19	
C.C El Osito	8:29	16:44	18:27	Vilamarxant	15:19	16:35	
CV-35 (C. Rehabilitación)	8:41	16:56	18:32	Pedralba	15:29	16:51	
Valencia	9:03	17:17	18:56	Bugarra	15:36	16:58	
				Gestalgar	15:46	17:10	

A modo de resumen, aunque el municipio cuente con más servicios que otras localidades de la mancomunidad, sus grandes limitaciones hacen que sea realmente difícil considerarlo como una alternativa real que satisfaga las necesidades de los ciudadanos.

Por un lado, únicamente se ofertan dos servicios diarios, uno a primera hora de la mañana y el otro poco después del mediodía, mientras que los dos servicios de vuelta comienzan a partir del mediodía.

En el mes de agosto la disponibilidad del servicio es todavía más reducida, y los domingos la oferta se reduce a un único servicio en todo el día.

### 2.3.1. Servicio de taxis

Al margen de las líneas regulares de autobús, no existe ningún otro modo de transporte público que facilite los desplazamientos por la comarca. La única alternativa son los servicios de Taxi bajo demanda, con base en Llíria o Villar del Arzobispo. No obstante, se trata de un servicio de transporte que no resulta económicamente accesible para todos los ciudadanos.

### 2.3.2. Servicio de transporte a demanda

Actualmente, el ayuntamiento de Gestalgar está planificando la puesta en marcha de un servicio de transporte a demanda, que permita a los vecinos realizar determinados desplazamientos, y cubra la ausencia de un servicio de transporte regular que satisfaga las necesidades de la población. Para llevar a





cabo esta iniciativa, se están planteando diferentes fórmulas, entre las que destaca la posibilidad de convocar un concurso público que conceda la operación del servicio a alguna compañía de taxi de la zona.

#### 2.4. RED VIARIA PARA TRANSPORTE PRIVADO

Debido a diferentes factores, en la actualidad el medio de transporte más utilizado en La Serranía es el vehículo privado. La comarca dispone de una buena red de carreteras autonómicas, provinciales y municipales que vertebran el transporte por carretera conectando los diferentes núcleos poblacionales.

##### 2.4.1. Red de carreteras

#### CARRETERAS

En la Comunidad Valenciana, la Red Autonómica de Carreteras coexiste con la Red de Carreteras del Estado, competencia del Ministerio de Fomento según la Ley 37/2015 de Carreteras, y con otras carreteras competencia de las Confederaciones Hidrográficas.

A nivel autonómico, la Red de Carreteras de la Comunidad Valenciana está jerarquizada en 3 categorías:

- Red Autonómica – Competencia de la Conselleria de Infraestructuras.
- Red Provincial – Competencia de las Diputaciones Provinciales.
- Carreteras Locales – Competencia de los diferentes órganos municipales.

Las vías autonómicas se encargan de conectar los principales puntos de interés a nivel autonómico, mientras que las provinciales distribuyen el tráfico de estas carreteras a lo largo de la provincia. Por último, las carreteras locales se ocupan de conectar adecuadamente todos los municipios de la provincia, y no solo con las carreteras de mayor jerarquía, sino también entre ellas facilitando las conexiones entre municipios.

Un aspecto importante para la movilidad rodada, tanto en vehículo privado como en transporte público, es el nivel de seguridad vial que se pueda presentar en las vías de comunicación. La mayoría de las carreteras municipales no disponen de señalización, ni horizontal ni vertical, pudiendo provocar diversos conflictos, o incluso accidentes, ya sea entre vehículos o con ciclistas y peatones.

Por otro lado, aunque el trazado de estas carreteras no presenta grandes problemas, las condiciones de seguridad son mejorables, ya que en ocasiones las vías no presentan arceles y es habitual encontrar puntos con baja visibilidad.



Ilustración 14. Carretera local en el acceso a Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

#### TRAVESIAS, CALLES Y PLAZAS

Como se aprecia en la siguiente imagen, el acceso a Gestalgar se puede realizar desde las carreteras CV-377 y CV-379, que conectan entre sí en la intersección que da acceso a la localidad, al noreste del núcleo urbano.

La carretera CV-377, conecta Gestalgar por el este, mientras que la CV-379 se extiende hacia el sur.



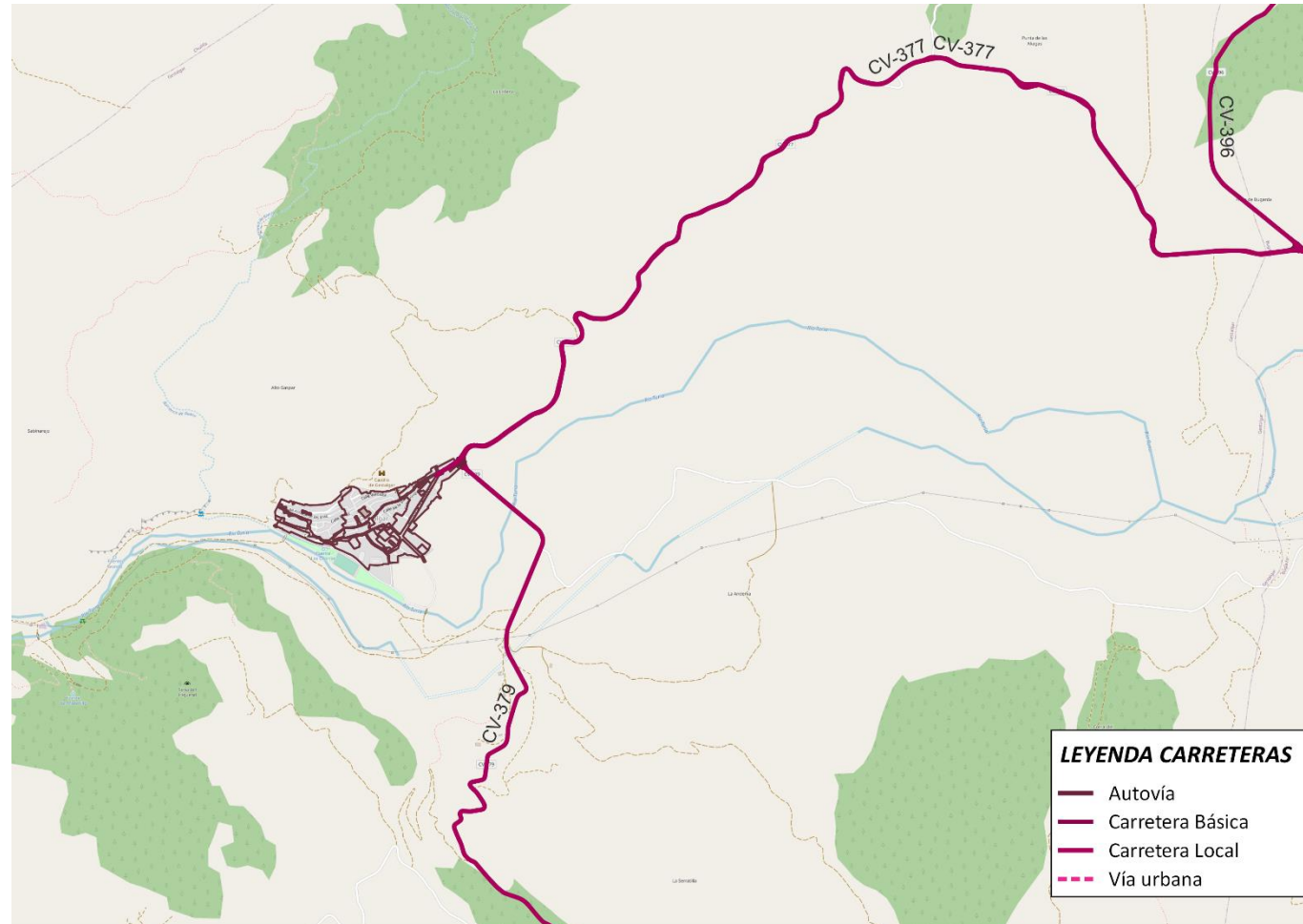


Ilustración 15. Mapa red de carreteras. Fuente: Elaboración propia.

A parte de lo mencionado anteriormente, no existe una jerarquización viaria dentro del núcleo urbano. Por ello, la circulación interna puede llegar a ser en ocasiones poco ordenada, lo que puede acabar generando situaciones conflictivas como el cruce de vehículos en calles de doble sentido de circulación.

Esta falta de ordenación está claramente influenciada por la ausencia de una señalética adecuada, y la falta de elementos que mejoren la seguridad y la visibilidad en las calles de la localidad. Además, los problemas de ordenación, se ven amplificados con la llegada de visitantes en los periodos vacacionales, cuando la población del municipio aumenta considerablemente.

## VELOCIDADES

Dentro del municipio la velocidad está limitada a 30 km/h, lo que puede considerarse como una velocidad adecuada para la circulación en espacios urbanos.

Por otro lado, las carreteras provinciales que conectan el municipio con el resto de la comarca tienen una limitación de 70 Km/h, a pesar de que en muchos tramos esta limitación se reduce a 50 o incluso 30 Km/h debido a las complicaciones que impone el trazado de la infraestructura.



Ilustración 16. Cartel informativo limitando la velocidad en la entrada al núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia.

## 2.5. ESTACIONAMIENTO

Debido a la morfología y a la configuración de su trama viaria, Gestalgar no presenta grandes problemas relacionados con la falta de estacionamiento, sin embargo, es la ausencia de una ordenación apropiada lo que genera dificultades que afectan a la movilidad municipal.

Actualmente, una parte importante de los vehículos estacionan a lo largo de la Avenida Diputación, y en los alrededores del bar El Molino.

En el caso de la Avenida Diputación, se trata de una vía larga con unas dimensiones suficientemente grandes como para contar con plazas de estacionamiento a ambos lados de la calzada.

Por otro lado, en el camino Puente, junto al bar El Molino, existen dos parcelas utilizadas a modo de bolsas de aparcamiento, que producen un efecto disuasorio, ya que, accediendo desde la Avenida Diputación, se evita la circulación por las calles interiores del municipio.

En este caso, el problema con estas bolsas de estacionamiento es que no son propiedad de la administración local, por lo que no es posible realizar actuaciones dirigidas a acondicionar el terreno o mejorar su señalización y gestión.





Ilustración 17. Imagen de una de las parcelas dedicadas al estacionamiento. Fuente: Elaboración propia.

Además de las zonas mencionadas, se han identificado bolsas de aparcamiento totalmente integradas en la trama urbana del municipio. Estas bolsas, generan un efecto llamada que aumenta la presencia y circulación de vehículos privados en las zonas más céntricas de la localidad, desincentivando otros modos de transporte no motorizados. Lo ideal es que en estos puntos de la ciudad únicamente existan plazas reservadas a personas con movilidad reducida.



Ilustración 18. Bolsa de aparcamiento en el centro del núcleo urbano de Gestalgar. Fuente: Elaboración propia.

También es habitual encontrar vehículos estacionados sin ningún tipo de ordenación en los laterales de las calles, lo que reduce aún más el espacio del que disponen los peatones en la vía pública, incrementando la sensación de inseguridad para los viandantes y desincentivando este tipo de movilidad.



Ilustración 19. Coches estacionados en los laterales de la calle Miguel Hernández. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 20. Vehículo estacionado en el lateral de la calle Arrabal de Eras, invadiendo el espacio dedicado al peatón. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto las plazas reservadas a personas con movilidad reducida, el municipio actualmente cuenta con 3 plazas de este tipo. Dos de estas plazas están situadas en la Avenida Diputación y la otra en la calle Acequia, junto al acceso al colegio público.





Ilustración 21. Detalle de una de las plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida en Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 23. Detalle de la plaza de aparcamiento reservada a personas con movilidad reducida situada en la Calle Acequia. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 22. Detalle de la otra plaza de aparcamiento reservada a personas con movilidad reducida situada en la Avenida Diputación. Fuente: Elaboración propia.

Por el momento, las plazas para P.M.R existentes pueden ser suficientes para dar servicio a la población del municipio. Sin embargo sería conveniente incrementar las plazas de estacionamiento de este tipo, especialmente de cara a responder a picos de demanda que pueden coincidir con la afluencia de visitantes en los periodos vacacionales.



### 3. DIAGNÓSTICO

Una vez se ha definido la oferta y la demanda de la movilidad en el municipio, tanto a nivel intracomarcal, entre los diferentes núcleos de la comarca, como sus relaciones con el exterior, se identifican los aspectos principales del estudio de movilidad.

Para ello, se mostrarán los principales resultados en una matriz DAFO (proveniente del término anglosajón SWOT) que permitirá visualizar las **Debilidades** internas y las **Amenazas** externas (aspectos negativos) e identificar las **Fortalezas** internas y las **Oportunidades** externas (aspectos positivos) de manera rápida y sencilla.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de conexiones adecuadas para los desplazamientos intermunicipales, lo que genera una gran dependencia del vehículo privado.</li> <li>Las pendientes, la existencia de aceras sin ancho efectivo suficiente, el estacionamiento en los laterales de la vía, y la irregularidad del campo de visión (calles con esquinas) dificultan los desplazamientos de los transeúntes.</li> <li>Ausencia de un servicio de transporte público, que cuente con un horario y una ruta que cubra las necesidades de los vecinos y visitantes.</li> <li>Falta de viales con prioridad peatonal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución y envejecimiento de la población.</li> <li>Gran aumento de la población en los periodos vacacionales.</li> <li>Un gran número de personas aparcen su vehículo en la calle.</li> </ul>

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entorno natural y zonas verdes de alto valor paisajístico y turístico de proximidad.</li> <li>La parada de autobús del municipio cuenta con marquesina, lo que favorece el uso de este sistema de transporte público.</li> <li>Parcelas utilizadas a modo de Parkings Disuasorios.</li> <li>Baja siniestralidad urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amplio campo de mejora en el estado, accesibilidad y continuidad de la red peatonal.</li> <li>Grandes posibilidades de mejora en la gestión, señalización y funcionamiento de las parcelas utilizadas a modo de Parkings Disuasorios.</li> <li>Gran apoyo a la movilidad sostenible a través de la subvención de acciones y proyecto por parte de organismos europeos, nacionales y autonómicos para municipios de estas características.</li> <li>Auge de sistemas de movilidad colaborativa y compartida que ofrecen soluciones a los desplazamientos en coche, como por ejemplo el compartir coche (carsharing para la movilidad rural).</li> </ul>



#### 4. PLAN DE ACCIÓN

El objetivo principal del Plan de Acción de este PMUS es el de avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible, mediante la mejora de la movilidad intramunicipal e intermunicipal, reduciendo los impactos negativos sobre el medioambiente y la seguridad vial y contribuyendo al ahorro energético. De esta manera no solo existirá un beneficio ambiental sino también un bienestar económico, social y de tránsito.

Como se menciona a lo largo del documento, los objetivos plasmados en este Plan de Acción, van directamente alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En esta línea estratégica, los objetivos y estrategias están contemplados para un horizonte temporal de 5 años, en los que se pretende ejecutar las acciones, y llevar a cabo su correspondiente control.

Dentro de la estrategia del PMUS, se pretende definir unos objetivos específicos a la hora de incorporar, en el día a día de los ciudadanos, hábitos de movilidad sostenible, de modo que se optimicen los desplazamientos habituales, facilitando a sus ciudadanos una movilidad eficiente y segura, generando un mínimo impacto ambiental, fomentando así la disminución de las emisiones contaminantes y los niveles de ruido, reduciendo también el impacto paisajístico de la movilidad motorizada.

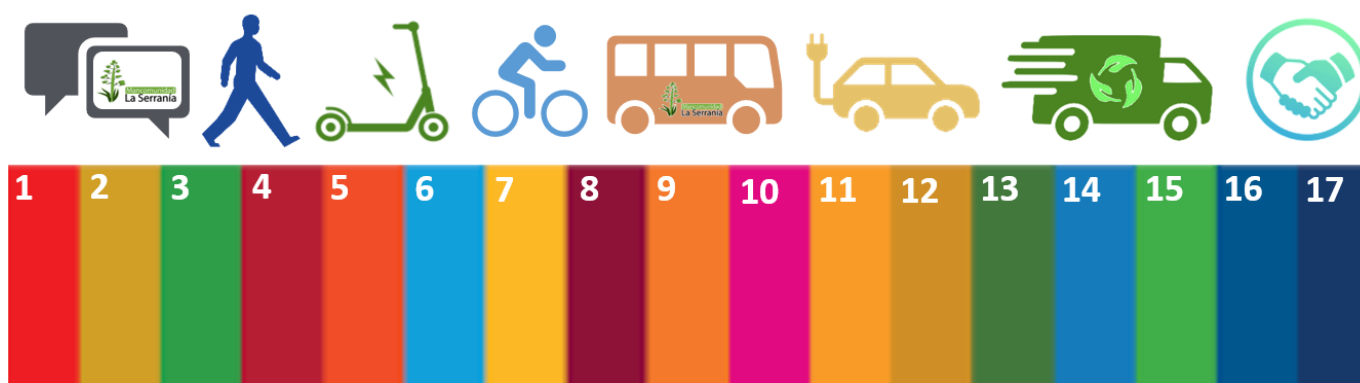
A la hora de desarrollar las líneas de actuación, se ha tenido en cuenta para el fomento de los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas, como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos de transporte no motorizados (desplazamientos a pie, en bicicleta o en patinetes eléctricos), estableciendo medidas realistas y factibles para fomentar el uso de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes, modos y medios de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Finalmente, una vez elaborado el plan y definidos los objetivos, las líneas estratégicas, y sus correspondientes acciones, es imprescindible la difusión de este Plan, la participación de todos los actores involucrados, y el seguimiento de estas acciones en el tiempo, para garantizar la consecución de los objetivos y metas marcadas.

Por lo tanto, basando los objetivos finales del PMUS en todos estos valores con los objetivos para el año horizonte, y teniendo en cuenta la problemática y particularidades del municipio de Gestalgar obtenidos del ejercicio de diagnóstico, se han determinado una serie de líneas de actuación que nos guiarán para marcar los objetivos del plan de acción del PMUS:



Las acciones comprendidas dentro de estas líneas estratégicas, están definidas para ser controladas, evaluadas y finalmente completadas, dentro del **horizonte temporal de 5 años** de este Plan. Estas acciones se describen más en profundidad en las fichas anexas a este documento.





## 4.1. PROPUESTA DE ACCIONES

Las 4 líneas de actuación se desarrollan a partir de un total de 17 acciones que tienen como fin mejorar la movilidad sostenible.

### 1. USO EFICIENTE DEL VEHÍCULO PRIVADO Y MOVILIDAD ELÉCTRICA, ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO Y MERCANCÍAS

#### 1.1 Implantar puntos de recarga para vehículos eléctricos

Actualmente, Gestalgar no cuenta con puntos de recarga para vehículos eléctricos a disposición de los ciudadanos, por lo que se considera prioritaria la instalación de al menos uno de estos puntos, de tal manera que constituya la base para la implantación de una infraestructura que es fundamental para el fomento de la movilidad sostenible en la zona. La ausencia de este tipo de infraestructura afecta también a los desplazamientos generados en la localidad, ya que limita las opciones de los usuarios de vehículos eléctricos.

Es fundamental que el conjunto de municipios de la mancomunidad se sume paulatinamente a la transición hacia la movilidad eléctrica, generando así un ecosistema adecuado para el desarrollo de este tipo de movilidad. Al mismo tiempo, esta transición juega un papel fundamental al evitar el aislamiento que puede producir la falta de progreso en el campo de la electrificación del transporte, cuya importancia va en aumento en los grandes núcleos de población.

#### 1.2 Transición hacia el vehículo eléctrico en la flota de vehículos municipales

Se propone potenciar la descarbonización mediante la renovación de la flota propia actual del municipio, sustituyendo los vehículos de combustión por vehículos eléctricos.

Teniendo en cuenta, que el municipio de Gestalgar ya dispone de vehículos de propulsión alternativa, estas acciones se centran en planificar y continuar con la apuesta por la movilidad sostenible para las futuras adquisiciones de vehículos municipales.

#### 1.3 Mantenimiento y mejora de la señalética.

Un adecuado diseño y mantenimiento de la señalética es fundamental para una correcta ordenación y circulación del tráfico, ya sea motorizado o no.

En el caso de los municipios rurales, una señalética adecuada cobra especial interés, ya que, debido a la orografía del terreno, y a las secciones tan reducidas en muchas de sus calles, varios modos de transporte conviven en un espacio muy reducido.

Por otro lado, la cercanía con carreteras comarcales puede generar situaciones de peligro, por lo que es importante que la señalización del núcleo urbano tenga en cuenta la presencia de esta infraestructura y su influencia en la movilidad del núcleo urbano.

#### 1.4 Fomentar y solicitar la creación de una policía mancomunada

Es necesario aumentar esfuerzos humanos y tecnológicos de vigilancia para mejorar la efectividad de control y sanción, tratando de limitar al máximo los incumplimientos de la normativa.

Sin embargo, para poder llevar a cabo este tipo de actuaciones es necesario contar con un cuerpo o departamento de policía que se encargue de tomar este tipo de medidas, y actualmente el municipio de Gestalgar no cuenta con este personal.

Por ello, en este caso, las acciones están enfocadas a fomentar y apoyar la creación de un cuerpo de policía mancomunada, que de servicio a los municipios de La Serranía. De esta manera, este cuerpo de policía en combinación con el servicio que presta la Guardia Civil, podría aumentar la presencia policial en los municipios de la comarca y tratar de controlar entre otros, la ordenación viaria en los núcleos urbanos.

#### 1.5 Mejora del estacionamiento reservado a P.M.R

Con el objetivo de garantizar que todas las personas puedan disfrutar de unas condiciones adecuadas de accesibilidad, es necesario que los municipios dispongan de un número determinado de plazas de aparcamiento reservadas a personas con movilidad reducida.

Además, estas plazas deben contar con señalización horizontal y vertical con el símbolo de accesibilidad para la movilidad, y disponer de vías adecuadas para el acceso a pie.

Teniendo en cuenta, que actualmente el municipio de Gestalgar cuenta con 3 plazas de este tipo, y que por el momento son suficientes para satisfacer las necesidades de la población local, no se considera que la instalación de más plazas reservadas a P.M.R sea prioritaria. Sin embargo, como ya se ha mencionado, sería conveniente alcanzar los ratios establecidos en la normativa correspondiente para garantizar la disponibilidad de estas plazas ante posibles picos de demanda.

#### 1.6 Regulación del aparcamiento para residentes

Considerando, que los meses de verano Gestalgar recibe un número importante de visitantes, ya sean propietarios de segundas residencias o turistas, y que el espacio de estacionamiento con el que cuenta el municipio, está limitado por diferentes factores, se propone la regulación del aparcamiento estableciendo zonas reservadas a residentes en Gestalgar.

De esta manera, se busca priorizar la disponibilidad de plazas de aparcamiento para los residentes en la localidad, y al mismo tiempo que las plazas más cercanas al núcleo urbano sean utilizadas por los propios vecinos.



### 1.7 Construcción de una zona de estacionamiento para caravanas

Con el objetivo de dar servicio a una demanda existente, como es el turismo en autocaravana o similares, se plantea la posible creación de una zona de estacionamiento dedicada a este tipo de vehículos.

Desde luego, esta forma de hacer turismo, cada vez más habitual, genera un gran impacto en el tráfico local, por lo que su ordenación y gestión se han convertido en un asunto ineludible.

### 1.8 Parkings Disuasorios

En línea con el apartado anterior, se propone la creación de Parkings Disuasorios, que al contrario que los parkings mencionados en el apartado anterior, no tienen como objetivo regular el estacionamiento, sino limitar el acceso de automóviles a los núcleos urbanos de los municipios. Para ello, se trata de ofrecer una alternativa lo suficientemente atractiva o disuasoria para los conductores.

Consiste en una oferta de estacionamiento público en la zona periférica del área urbana, próximo a las principales vías de acceso. Estos parkings resultan especialmente útiles en las zonas con gran afluencia de turistas.

### 1.9 Instalación de sistemas de Smart Parking

En los municipios en los que existen bolsas de estacionamiento o se está planificando la construcción de estas, es muy recomendable la instalación de sistemas de estacionamiento inteligente o Smart Parking. El objetivo principal de estos sistemas, es evitar la gran cantidad de desplazamientos y problemas de movilidad que generan los vehículos en busca de aparcamiento.

Para ello, se trata de informar a los usuarios mediante paneles informativos e incluso aplicaciones móviles, con la antelación suficiente para evitar que estos desplazamientos influyan en la movilidad municipal.

### 1.10 Elementos de calmado del tráfico

Se plantea la posibilidad de instalar elementos de calmado del tráfico en algunos puntos del municipio.

Concretamente, en vías como Avenida Diputación y Calle Miguel Hernández, por su trazado y por tratarse de un punto de encuentro entre peatones y tráfico rodado, podría ser interesante la instalación de elementos de calmado que ayuden a regular el tráfico y a reducir su velocidad.

## 2. FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COLECTIVO

### 2.1 Rediseño del servicio de transporte público

Teniendo en cuenta, las importantes deficiencias que presenta el servicio de transporte público en Gestalgar, y en muchos de los municipios de La Serranía, se propone revisar la adecuación de los servicios existentes a las necesidades actuales, tanto para cada uno de los municipios como para la mancomunidad en su conjunto.

Esta revisión puede afectar tanto a las frecuencias del servicio, como a la capacidad de los vehículos o a las condiciones generales de solicitud de los servicios a demanda, valorando la posibilidad de una ampliación o el rediseño de los mismos.

### 2.2 Carpooling o coche compartido

Actualmente, una parte importante de la población del municipio debe desplazarse a otras localidades de forma regular para acceder a determinados servicios, sin embargo, el servicio de transporte público existente presenta grandes deficiencias, por lo que en la mayoría de los casos estos desplazamientos se realizan en vehículo privado.

Con el objetivo de aprovechar estos desplazamientos y fomentar el uso del coche compartido, se propone la utilización de las nuevas tecnologías para facilitar y garantizar la comunicación entre los vecinos, de modo que esta práctica se convierta en algo habitual tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales.

### 2.3 Mejorar la infraestructura de transporte público

Instalar marquesinas en todas las paradas de autobús, de forma que se mejoren aspectos como, la visibilidad, las condiciones de comodidad y accesibilidad, y la información que se ofrece a los usuarios. En definitiva, se trata de evitar que unas condiciones precarias de la infraestructura (paradas de autobús) desincentiven el uso del transporte público.

## 3. COMUNICACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y FORMACIÓN

### 3.1 Eventos de comunicación de las actuaciones del PMUS, foros de participación pública y campañas de fomento de movilidad sostenible

Con el objetivo de poner en común y hacer que la ciudadanía conozca, tanto los objetivos como las propuestas de los PMUS, así como las ventajas de la movilidad sostenible, se propone el diseño de una serie de eventos y campañas de comunicación, que hagan partícipes a todos los actores implicados, y consigan hacer llegar los hábitos de movilidad sostenible a cada persona.

Para ello, puede ser interesante aprovechar la celebración de eventos internacionales alineados con los objetivos que persigue este plan, como la Semana Europea de la movilidad sostenible.

Es importante, tener en cuenta que este tipo de acciones juegan un papel fundamental a la hora de aumentar la eficacia y el impacto de los planes de movilidad desarrollados.



## 4. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

### 4.1 Redacción y aplicación de los planes de accesibilidad municipal

Con el objetivo de fomentar la movilidad no motorizada en el municipio, es fundamental garantizar una accesibilidad adecuada a lo largo de todo el tejido urbano, especialmente en municipios con un porcentaje importante de población en edad avanzada.

Teniendo esto en cuenta, es prioritaria la redacción de un plan de accesibilidad que analice cual es la situación actual del municipio en este sentido, y defina cuales son las líneas de actuación principales de cara a mejorar gradualmente la accesibilidad del entorno.

### 4.2 Instalación de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes

Con el objetivo de dar un mayor atractivo a los modos de transporte no motorizados, no solo hay que facilitar las infraestructuras viarias entre orígenes y destinos, sino ofrecer un servicio adecuado de estacionamiento, que al mismo tiempo facilite la ordenación y garantice la seguridad de los vehículos.

De esta manera, los usuarios, ya sean habitantes del municipio o visitantes, tendrán un mayor grado de confianza a la hora de aparcar sus vehículos en zonas públicas, y evitará que la desconfianza sea un factor a la hora de desechar la opción de desplazamientos en vehículos no motorizados.

### 4.3 Servicio de reparación y mantenimiento de bicicletas

Una futura mayor movilidad ciclista implica la necesidad de desarrollar en paralelo, una serie de acciones en el ámbito local. Además, es de suponer que se producirá un aumento en el parque de bicicletas, que habrá que reparar y mantener, al tiempo que existirá una mayor demanda de compra y/o alquiler de bicicletas.

Para acompañar y facilitar este cambio en la movilidad, es conveniente contar con un servicio adecuado de reparación y mantenimiento de bicicletas. Este servicio podría estar apoyado en la mancomunidad y ofrecer sus servicios a demanda.



## 5. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

### 5.1. INTRODUCCIÓN

Los planes de movilidad urbanos sostenibles son guías elaboradas para los ayuntamientos para desarrollar estrategias de movilidad sostenibles, estableciendo cronogramas de aplicación de las acciones. Es importante proporcionar a las administraciones una guía que permita evaluar los objetivos establecidos, al igual que una herramienta para comprobar el estado de cada uno de los planes.

En el presente apartado se recogen las pautas necesarias para evaluar el cumplimiento de los objetivos, al igual que aquellos indicadores para comprobar el avance en el tiempo del plan de actuación. De este modo, de una forma fácil y sencilla, se puede realizar una evaluación y seguimiento del PMUS.

### 5.2. JUSTIFICACIÓN DE LOS INDICADORES

Un plan de evaluación y seguimiento necesita de un sistema de indicadores, ya que representan una fuente fundamental de información. Estos indicadores de seguimiento se utilizan, en este caso, para evaluar el grado de logro de un objetivo, al igual que el seguimiento de las medidas. Por ello, con el fin de conocer el nivel de eficacia de las medidas propuestas para lograr los objetivos específicos de este PMUS se distinguen dos planes:

- Un **plan de evaluación** cuyos indicadores evalúen el nivel de logro de los objetivos establecidos, y por tanto la eficacia del plan.
- Un **plan de seguimiento** cuyos indicadores midan el grado de evolución de las medidas propuestas, y por tanto el avance del plan.

Dentro de la monitorización de las acciones habrá casos en los que será importante, tanto verificar la implementación de la acción, como su grado de cumplimiento o utilización. Extrapolándolo a alguna de nuestras medidas propuestas, por ejemplo: la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, habría que medir tanto el número de nuevos puntos instalados, como el número de usuarios que lo utilicen.

Además, es recomendable realizar un informe de evaluación cada cierto periodo de tiempo determinado en el que se valore el nivel de ejecución y el éxito del Plan de acción. A lo largo del documento se establecerán los mejores indicadores para evaluar cada objetivo, al igual que los indicadores para cada actuación propuesta.

### 5.3. CUANTIFICACIÓN DE INDICADORES

Una vez definidas las acciones para cada línea de actuación, tal y como se muestran en el apartado anterior, se ha determinado un indicador para cada acción, para poder conocer el grado de eficiencia de dicha acción en relación a los objetivos perseguidos del PMUS.

Estos indicadores, además de un valor objetivo con el que se puedan evaluar, cuentan con un periodo temporal de control, que sea realista, con tiempo suficiente para poder medir su grado de éxito, y una meta final, con un valor razonable respecto a la situación actual, para conocer hasta qué punto el objetivo de cada acción ha sido satisfecho. En la medida de lo posible, estos indicadores son lo más sencillos y accesibles, aplicando indicadores compuestos en el caso de ser necesario mediciones de varios aspectos conjuntamente (como podría ser el caso de nuevos servicios de autobús añadidos, y el grado de satisfacción de los usuarios).

A continuación, se plasman los Planes de Evaluación y Seguimiento que recogen todos los objetivos planteados (a alcanzar llevando a cabo la ejecución de las medidas propuestas) junto con los indicadores escogidos para su evaluación en forma de tabla.

LÍNEA DE ACTUACIÓN	ACCIÓN	INDICADOR	PRIORIDAD	CONTROL
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA	Implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.	N.º Puntos de Recarga nuevos	Media	Quinquenal
	Transición hacia el vehículo eléctrico en la flota de vehículos municipales	N.º de vehículos eléctricos adquiridos	Baja	Quinquenal
	Mantenimiento y mejora de la señalética	Número de modificaciones y labores de mantenimiento realizadas para la mejora de la señalética	Alta	Anual
	Fomentar y solicitar la creación de una policía mancomunada	Número de reuniones mantenidas con la Mancomunidad para lograr este objetivo	Media	Anual
	Mejora del estacionamiento reservado a P.M.R	N.º de plazas de aparcamiento para P.M.R implantadas	Baja	Bienal
	Regulación del aparcamiento para residentes	N.º de plazas de aparcamiento reservadas a residentes implantadas	Baja	Anual



	Construcción de una zona de estacionamiento para caravanas	N.º de plazas de aparcamiento para caravanas ejecutadas	Baja	Anual
	Construcción de Parkings Disuasorios	Número de aparcamientos disuasorios construidos	Alta	Anual
	Instalación de sistemas de Smart Parking	N.º de elementos o sistemas de Smart Parking instalados	Alta	Anual
	Instalación de elementos de calmado del tráfico	N.º de elementos de calmado del tráfico instalados.	Media	Anual
FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COLECTIVO	Rediseño del servicio de transporte público	Reuniones mantenidas con el resto de municipios de la mancomunidad que estén interesados y con las administraciones responsables del servicio.	Media	Anual
	Carpooling o coche compartido	Plataformas creadas Número de viajes compartidos	Baja	Bienal
	Mejoras en la infraestructura de transporte público	Número de actuaciones realizadas	Media	Anual

ACTUACIONES DE COMUNICACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y FORMACIÓN	Eventos de comunicación de las actuaciones del PMUS, foros de participación pública y campañas de fomento de movilidad sostenible	Número de charlas realizadas Número de campañas realizadas	Baja	Anual
	Redacción y aplicación de los planes de accesibilidad municipal	Elaboración de un plan de accesibilidad y N.º de actuaciones aplicadas	Baja	Quinquenal
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA	Instalación de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes	Número de aparcabicicletas instalados	Baja	Anual
	Servicio de reparación y mantenimiento de bicicletas	Conversaciones o reuniones con talleres de reparación de bicicletas	Baja	Anual

De esta manera, y tal y como se define en las fichas, las acciones presentadas en este Plan tendrán una manera más sencilla de ser evaluadas a lo largo del tiempo mediante los indicadores y los periodos temporales de control.



## 6. FUENTES DE FINANCIACIÓN

### 6.1. INTRODUCCIÓN

En este apartado se efectúa un estudio de las posibles vías de financiación para el PMUS del Ayuntamiento de Gestalgar, tanto a nivel nacional, europeo e internacional, como dentro de la esfera pública y privada.

Tabla 10. Posibles fuentes de financiación del plan de actuación. Fuente: Elaboración propia.

Fuentes nacionales	Fuentes europeas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Moves</li> <li>Plan Movalt</li> <li>Programa ayudas FNEE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa Next Generation</li> <li>Horizonte Europa 2021-2027</li> <li>InvestEU (2021-2027)</li> <li>URBACT: Driving Change for better cities.</li> <li>Interreg Europa</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Anteproyecto de Ley de Movilidad y Financiación del Transporte</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)</li> <li>Instituto de Crédito Oficial (ICO)</li> </ul>	
Fuentes Internacionales	Fuentes europeas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fondos Soberanos</li> <li>Entidades Bilaterales y fondos de inversión</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partenariados Públicos Privados (PPPs) y Concesiones</li> <li>Project Bonds</li> </ul>

### 6.2. FUENTES NACIONALES Y AUTONÓMICAS

#### 6.2.1. Plan Moves Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible

Inició - Ayudas y financiación - Para movilidad y vehículos - Programa MOVES III

## PROGRAMA MOVES III

Movilidad eficiente & sostenible

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

"Una manera de hacer Europa"

El Consejo de ministros aprobó en 2021 la tercera edición del **Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES III)**, que financia con ayudas directas la compra de vehículos eléctricos o híbridos enchufables como turismos, furgonetas o motos, así como la adquisición e instalación de infraestructuras de recarga.

El objetivo de esta medida es la **renovación del parque de vehículos** que utiliza combustibles fósiles por vehículos eléctricos «enchufables» y de pila de combustible, fomentando

así la disminución de las emisiones de CO2 y de otras emisiones contaminantes, la mejora de la calidad del

aire, el ahorro energético y la diversificación de las fuentes energéticas en el transporte, así como la consiguiente reducción de la dependencia de los productos petrolíferos.

El programa cuenta con una dotación mínima de **400 millones de euros ampliables, al menos, a 800**. La iniciativa, presentada 9 de abril del 2021, constituye la primera línea de actuación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en materia de movilidad sostenible. Forma parte de un paquete más amplio que incluye también actuaciones en transporte público, movilidad no motorizada y zonas de bajas emisiones. El Plan MOVES III de la Comunitat Valenciana tiene un plazo de presentación que finalizará el 31 de diciembre de 2023.

La nueva edición del Plan MOVES financia con hasta 9.000 euros la compra de furgonetas, con hasta 7.000 euros la de turismos y con hasta 1.300 euros la de motocicletas si el solicitante achatarra un vehículo de más de siete años de antigüedad. En caso contrario, las ayudas pueden alcanzar los 4.500 euros para los turismos. En este sentido, dentro de este Plan, también se impulsa una gestión más eficiente y segura de los residuos de los vehículos al final de su vida útil transponiendo la normativa comunitaria al respecto, tal y como se muestra en la siguiente tabla, destacando los valores para Entidades Públicas.

Motorización	Categoría	Autonomía en modo de funcionamiento eléctrico (km) según ciclo WLTP	Limite precio venta vehículo (€)	Ayuda (€)					
				Personas físicas, Autónomos y Entidades Públicas		PYME		Gran Empresa	
				Sin Achatarrar	Con Achatarre	Sin Achatarrar	Con Achatarre	Sin Achatarrar	Con Achatarre
Pila de combustible (FCV, FCHV)		-	-	4.500	7.000	2.900	4.000	2.200	3.000
PHEV, EREV, BEV	M1	Mayor o igual de 30 y menor de 90	45.000 <sup>(1)</sup>	2.500	5.000	1.700	2.300	1.600	2.200
		Mayor o igual de 90		4.500	7.000	2.900	4.000	2.200	3.000
PHEV, EREV, BEV Pila de combustible (FCV, FCHV)	N1	Mayor o igual de 30	-	7.000	9.000	3.600	5.000	2.900	4.000
BEV	L6e	-	-	1400	1600	800	1000	800	1000
	L7e	-	-	1800	2000	1200	1500	1200	1500
	L3e, L4e, L5e, con P>3kW	Mayor o igual de 70	10.000	1100	1300	750	950	700	900

Las **infraestructuras de acceso público** apoyadas por el programa tendrán que garantizar su operatividad durante al menos cinco años y permitir la recarga puntual a los usuarios de vehículos eléctricos sin necesidad de que medie contrato con el operador del punto de recarga.

Las ayudas se refuerzan con un diez por ciento adicional en tres supuestos: la **adquisición de turismos eléctricos** destinados al uso de taxi o servicio de VTC, las actuaciones en municipios de menos de 5.000 habitantes y las cuantías para las personas con movilidad reducida que necesiten adaptar su vehículo. Además, en esta edición se mantiene el descuento adicional de al menos 1.000 euros por parte del concesionario para la adquisición de turismos y furgonetas.



La Comunitat Valenciana es la cuarta autonomía de España con más presupuesto del Plan MOVES III, que cuenta específicamente con un presupuesto de 42.632.398€ para la adquisición de vehículos eléctricos.

### 6.2.2. Programa ayudas FNEE

#### FONDO NACIONAL DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

#### Transporte II

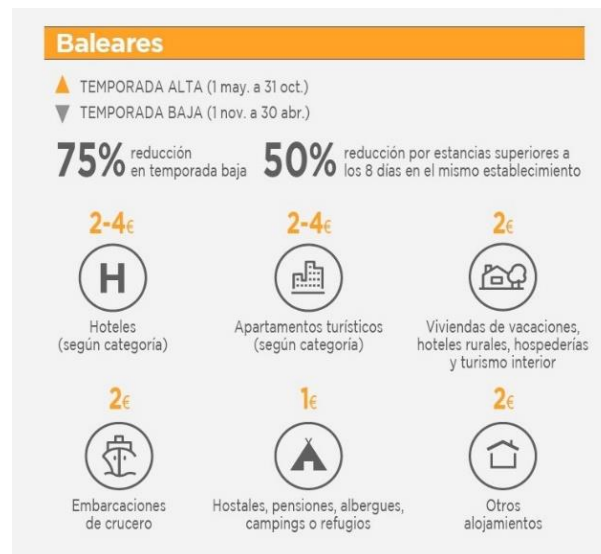


El objetivo de la convocatoria del **Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE)** es favorecer un cambio en la movilidad de las personas y mercancías hacia modos más eficientes, así como hacer un mejor uso de los modos de transporte, reduciendo el consumo de energía final y las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte, que es el responsable del 40% del consumo energético nacional.

El programa para **ayudas asciende a 3,7 millones de euros**. Se subvencionarán los planes de transporte sostenible al centro de trabajo, la gestión de flotas de transporte de mercancías y viajeros/as por carretera y los cursos de conducción eficiente para conductores de vehículos industriales.

Las actuaciones elegibles serán aquellas que consigan una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de energía final, mediante la mejora de la **eficiencia energética**, que se encuadren en una o varias de las tipologías siguientes:

Tabla 11. Distribución de las ayudas. Fuente: IDAE.



	Entrega dineraria sin contraprestación	Coste elegible	Importe máximo de la ayuda por beneficiario (*)
Planes de transporte sostenible	30%	Igual o superior a 15.000 €	200.000 €
Gestión de flotas	30%	Igual o superior a 15.000 €	200.000 €
Cursos de conducción eficiente	100 €/conductor		100.000 €

Los beneficiarios serán empresarios o entidades, personas físicas o jurídicas de naturaleza pública o privada. La modalidad y cuantía de la ayuda será entrega dineraria sin contraprestación sujeta al régimen de mínimos.

*Al igual que sucede con algunas de la iniciativa anterior, gestionada al igual que ésta por el IDAE, es importante conocer la previsión de fondos y convocatorias, dado que este programa de ayudas entronca con algunas de las actuaciones del PMUS.*

### 6.2.3. Anteproyecto de Ley de Movilidad y Financiación del Transporte

Se ha realizado una Consulta Pública previa a la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

El **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**, de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, diseña la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, cuya visión es “hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico”, teniendo como horizonte el año 2030.

Desde esta visión, se plantea la **elaboración de una disposición normativa con rango de Ley** que dé respuesta a los retos en materia económica, social y medioambiental que enfrentan el transporte y la movilidad, entendidos como política transversal. Sin ánimo de exhaustividad, desde el MITMA se plantean los siguientes ámbitos a regular como prioritarios para estructurar la futura norma, de los cuales solo se incluirán los relativos con las líneas de financiación o ayudas a plantear y aprobar en la Ley:

- **Financiación del transporte:** Incorporar al ordenamiento jurídico los preceptos que permitan establecer un sistema de financiación del transporte basado en criterios estables, predecibles y proporcionales, de forma que se logre un funcionamiento correcto de los distintos sistemas y se minimice la incertidumbre en la financiación anual de los costes de funcionamiento.
- **Otras subvenciones y ayudas al transporte:** Desarrollar la regulación necesaria para asegurar la coherencia del sistema de ayudas y subvenciones en materia de movilidad que otorgan las distintas Administraciones públicas, eliminando posibles duplicidades y aumentando su eficacia.
- **Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte:** Establecer las bases para garantizar una planificación rigurosa en el ámbito de las infraestructuras de transporte, que aporte certidumbre a los distintos operadores, así como establecer criterios de priorización para las inversiones que acometa la Administración General del Estado, que asegure que los recursos se destinan a los proyectos que generen mayor valor para la sociedad.

*Será fundamental realizar un control y seguimiento del avance y aprobación de esta Ley, en la que se regularán y aprobarán las líneas de financiación y subvenciones destinadas a la movilidad sostenible.*



#### 6.2.4. Otras ayudas o líneas de financiación

##### • Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)

El E.P.E. **Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), M.P.**, es un organismo adscrito al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, a través de la Secretaría de Estado de Energía, de quien depende orgánicamente. Su principal objetivo es el de contribuir a la consecución de los objetivos que tiene adquiridos España en materia de **mejora de la eficiencia energética**, energías renovables y otras tecnologías bajas en carbono constituye el marco estratégico de su actividad.

En este sentido, el IDAE lleva a cabo acciones de difusión y formación, asesoramiento técnico, desarrollo de programas específicos y financiación de proyectos de innovación tecnológica y carácter replicable. Así mismo, el Instituto lidera una intensa actividad internacional en el marco de distintos programas europeos y cooperación con terceros países.

Por otra parte, indicar que el IDAE es una entidad gestora de fondos comunitarios y programa de ayudas públicas y financiación. Entre estos fondos o programas, destacan:

- **Plan MOVALT Infraestructura.**
- **Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE).**

*Tal y como se desarrolla en el apartado correspondiente, se podrá acudir a las líneas de financiación para puntos de recarga eléctricos (MOVALT) y el Programa de Ayuda (FNEE) a través del IDEA.*

##### • Instituto de Crédito Oficial (ICO)

El **Instituto de Crédito Oficial, entidad pública empresarial** (en adelante, ICO), es un banco público con forma jurídica de entidad pública empresarial (E.P.E.), adscrita al Ministerio de Economía, Industria y Competitividad a través de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa. Entre los programas del ICO que podrían contemplarse para la financiación de alguna actuación del PMUS, se podrían considerar la siguiente iniciativa:

- **ICO Garantía SGR / SAECA**
  - Clientes: Autónomos, emprendedores o todo tipo de empresas y entidades públicas y privadas que cuenten con el aval de una Sociedad de Garantía Recíproca (SGR) o de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria (SAECA), que deseen llevar a cabo actividades empresariales y/o inversiones, cubrir necesidades de liquidez o los gastos de la actividad tanto en España como en fuera del territorio nacional.
  - Importe máximo por cliente: hasta 2 millones de euros en una o varias operaciones.
  - Conceptos financiables:
    - Actividades empresariales y/o inversión y necesidades de liquidez dentro y fuera del territorio nacional.
    - Modalidad: préstamo, leasing o línea de crédito.

- Tipo de interés: fijo o variable, más el margen establecido por la entidad de crédito según el plazo de amortización.
- Plazo de amortización y carencia: De 1 a 15 años con la posibilidad de hasta 3 años de carencia de principal en función de los plazos.
- Comisiones: la SGR/SAECA podrá cobrar una comisión de estudio de hasta 0,5% sobre el importe avalado. Adicionalmente, la SGR podrá cobrar una cuota social mutualista de hasta el 4% sobre el importe avalado. Además, la entidad de crédito podrá cobrar una única comisión al inicio de la operación y, en su caso, la de amortización anticipada.

*Esta iniciativa alude a entidades públicas, por lo que en función de la naturaleza de los proyectos planteados se podrían estudiar estas líneas como una posible vía de financiación.*

#### 6.3. FUENTES EUROPEAS

Cabe destacar la **complejidad del presupuesto europeo y la articulación de los fondos**, debido principalmente a los instrumentos e instituciones europeas que gestionan los distintos programas de ayudas y apoyo financiero de la Unión Europea.

Por otra el presupuesto de la Unión Europea es consistente con las metas, en cuanto a políticas de sostenibilidad y desarrollo con los **objetivos de Naciones Unidas**.



##### 6.3.1. Programa Next Generation

El Plan de Recuperación contempla para España más de 140.000 millones de inversión total en 2021- 2026 unos 70.000 serán en forma de transferencias directas y los otros 70.000 será en forma de créditos. Se destinarán 12.400 millones para el instrumento REACT-EU, enfocado al apoyo fundamental para financiar a corto plazo la respuesta nacional a la crisis derivada del COVID-19.

Esta fórmula representará el canal más relevante para que los fondos fluyan al conjunto de agentes socioeconómicos, ya sean empresas, agentes del tercer sector y **entidades locales** -beneficiarias o destinatarias de distintas convocatorias gestionadas desde la Administración estatal o bien transferidas previamente a las CC. AA, en ámbitos tan diversos como el turismo, la eficiencia energética, la regeneración urbana. Por otra parte, los proyectos de inversión pública se llevarán a cabo mediante los instrumentos de los que las administraciones disponen para ejecutar, como las licitaciones y compra pública, incluyendo la compra pública de tecnología innovadora.

En este sentido, el Gobierno de España destinará otros **6.667 millones de euros de los fondos europeos a la movilidad sostenible**, segura y conectada, incluyendo una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar, digitalizar y mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las infraestructuras «clave» de transporte interurbano e intermodales en todo el territorio nacional, con especial atención al transporte ferroviario.



Serán de especial relevancia el avance y aprobación del Programa de los Fondos Europeos ya que muchas de las ayudas existentes para el ámbito del presente Plan dependen directamente de esta “inyección” de fondos para la recuperación económica y transformación de las ciudades y entornos urbanos como es la localidad de Gestalgar.

### 6.3.2. Horizonte Europa 2021-2027

La Comisión Europea (CE) ha presentado su propuesta para el próximo Programa Marco de Investigación e Innovación para el período 2021-2027, que se denominará Horizonte Europa. Con un **presupuesto de 100.000 millones de euros para 2021-2027**, Horizonte Europa es el Programa Marco de Investigación e Innovación más ambicioso hasta la fecha, y pretende mantener a la Unión Europea (UE) a la vanguardia de la I+D+i a escala mundial.

Los **objetivos principales** de Horizonte Europa son:

- Fortalecer las bases científicas y tecnológicas de la Unión Europea.
- Estimular la capacidad de innovación, la competitividad y los empleos en Europa.
- Cumplir con las prioridades de los ciudadanos y apoyar el modelo socioeconómico y los valores de la UE.



Al igual que Horizonte 2020, el programa marco vigente, Horizonte Europa tendrá una estructura de tres pilares:

- **Pilar 1.** Ciencia abierta
- **Pilar 2.** Retos globales y competitividad industrial
- **Pilar 3.** Innovación abierta

Una misión es una cartera de acciones transdisciplinares con un plazo determinado destinada a alcanzar una meta audaz e inspiradora, a la vez que cuantificable, que tiene un impacto en la sociedad y la formulación de políticas y es pertinente para una parte importante de la población europea y un amplio espectro de ciudadanos europeos.

Horizonte Europa define las características de la misión y los elementos de la gobernanza, así como cinco ámbitos de misión. Las misiones específicas estarán programadas dentro del pilar «Desafíos mundiales y competitividad industrial europea» (a partir de las aportaciones de otros pilares). Dentro de estos ámbitos de misión se encuentra **“CIUDADES INTELIGENTES Y CLIMÁTICAMENTE NEUTRAS”**.

El objetivo fundamental de este reto es **lograr un sistema europeo de transporte más eficaz** en el uso de los recursos, que sea respetuoso con el clima y el medio ambiente y funcione con seguridad y sin fisuras en beneficio de todos los ciudadanos, la economía y la sociedad.

Las actividades se organizarán de tal manera que permitan un planteamiento integrado y específico por modos, según proceda. Será necesario lograr una visibilidad y continuidad de carácter plurianual para tener en cuenta las especificidades de los distintos modos de transporte y la naturaleza holística de los retos, así como los aspectos pertinentes de los programas estratégicos de investigación e innovación de las Plataformas Tecnológicas Europeas.

*El Ayuntamiento de Gestalgar, o la Mancomunidad de La Serranía, podría evaluar las convocatorias relativas a este Programa, con el fin de presentar propuestas que puedan ser financiadas según las condiciones antes descritas o bajo las condiciones fijadas para cada prioridad, instrumento y temática.*

### 6.3.3. InvestEU (2021-2027)

Para el próximo presupuesto de la UE a largo plazo (2021-2027), la Comisión propuso en junio de 2018 crear el **programa InvestEU** para agrupar la financiación del presupuesto de la UE en forma de préstamos y garantías bajo una misma estructura. En la actualidad, existen catorce instrumentos diferentes que contribuyen a apoyar la inversión de la UE; de ellos, el **Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE)** es el principal. La Comisión propone aprovechar el éxito del modelo del FEIE y las economías de escala mediante la fusión de todos los instrumentos actualmente disponibles para fomentar la inversión en la UE.

Con arreglo a la propuesta, el presupuesto de la UE proporcionará una **garantía de 38.000 millones de euros** para apoyar proyectos estratégicamente relevantes en toda la UE. Al atraer las inversiones públicas y privadas, la Comisión espera que el fondo InvestEU movilice más de 650.000 millones de euros en inversiones adicionales en toda la UE entre 2021 y 2027.

InvestEU está destinado a apoyar cuatro ámbitos de actuación:

- **infraestructuras sostenibles;**
- investigación, innovación y digitalización;
- pequeñas y medianas empresas;
- inversión social y capacidades.

La propuesta consta de tres partes:

- **Fondo InvestEU:** El objetivo del fondo InvestEU es movilizar la inversión pública y privada en la UE para ayudar a abordar el actual déficit de inversión en Europa. La Comisión propone que se le destine una dotación de 15.200 millones de euros. Al atraer las inversiones públicas y privadas, la Comisión espera que este fondo movilice en toda la UE más de 650.000 millones de euros en inversiones adicionales en un periodo de siete años.



- **Centro de asesoramiento InvestEU:** Con el centro de asesoramiento InvestEU, la Comisión propone integrar los trece servicios de asesoramiento disponibles en la actualidad en una ventanilla única destinada a ayuda para el desarrollo de proyectos. Su objetivo es ofrecer apoyo técnico y asistencia para ayudar en la preparación, el desarrollo, la estructuración y la ejecución de proyectos, incluida la creación de capacidades.
- **Portal Europeo de Proyectos de Inversión:** El Portal pretende reunir a los inversores y a los promotores de proyectos, proporcionando una base de datos de fácil acceso y utilización, aumentando la visibilidad de los proyectos y permitiendo que los inversores encuentren oportunidades de inversión en el sector o la ubicación que les interese.

*La tipología de proyectos y volumen de financiación vía préstamos enlaza claramente con las actuaciones del PMUS, por lo que sería una fuente a considerar, siempre y cuando existan fondos disponibles. Este instrumento permitiría abordar de forma conjunta varias actuaciones del Plan.*

#### 6.3.4. URBACT. Driving Change for better cities



**URBACT es un programa europeo de intercambio y aprendizaje** que promueve el desarrollo urbano sostenible e integrado, englobando a 550 ciudades, 29 países y 7000 agentes locales activos. El presupuesto de este programa es de 96 M de € y el programa se divide en 3 tipos de iniciativas:

- **Action-Planning Networks:** ayudar a las ciudades a abordar un desafío de políticas mediante la creación de un plan de acción integrado.
- **Implementation Networks:** apoyar a las ciudades con la entrega de una estrategia / plan de acción urbano integrado existente.
- **Transfer Networks:** ayudar a las ciudades a adaptar y reutilizar una buena práctica para mejorar sus políticas urbanas.

La **última convocatoria** que ha tenido lugar ha sido la siguiente:

- **Para URBACT III (2014-2020), el presupuesto total elegible es de 96,3 M € (excluidas las contribuciones de Noruega y Suiza), cofinanciado por FEDER (77,1%), contribuciones nacionales (5,7%) y contribuciones locales. (17,2%).**

Los ámbitos en los que se enmarcan estas actuaciones se catalogan en Gobernanza, Medioambiente, Economía e Inclusión, desarrollo urbano integrado.

*Al igual que sucedía con algunos en los proyectos de coordinación y apoyo del Horizonte Europa, es importante la participación en este tipo de actuaciones, ya que favorecen el intercambio de conocimientos en las áreas del PMUS.*

#### 6.3.5. Interreg Europa



**Interreg Europe** ayuda a los gobiernos regionales y locales de toda Europa a desarrollar y ofrecer mejores políticas. Crean un entorno y oportunidades para compartir soluciones y aprendizaje de políticas. El objetivo es asegurar que los esfuerzos gubernamentales de inversión, innovación e

implementación conduzcan a un impacto integrado y sostenible para las personas y el lugar.

Basándose en su precursor, INTERREG IVC (2007-2013), Interreg Europa tiene como objetivo obtener el **máximo rendimiento de los 359 millones de euros financiados** por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para 2021-2027.

Interreg Europa ofrece oportunidades para que las **autoridades públicas regionales y locales de toda Europa** compartan ideas y experiencias sobre políticas públicas en la práctica, mejorando así las estrategias para los ciudadanos y comunidades.

*Esta iniciativa podría ser del interés del Ayuntamiento de Gestalgar y la Mancomunidad de La Serranía, tanto por estar abierta a entidades y organismos públicos como por sus áreas temáticas que se encuentran alineadas con las posibles actuaciones del PMUS.*

### 6.4. FUENTES INTERNACIONALES

#### 6.4.1. Fondos soberanos

Los fondos soberanos o en terminología anglosajona **Sovereign wealth funds (SWFs)** son fondos de inversión gubernamentales desarrollados principalmente en los países emergentes y que se fundamentan y alimentan por el ahorro público, además de estar destinados a gestionar los activos de los Estados en el extranjero.

Actualmente, hay 92 fondos soberanos activos y 57 países han establecido al menos un fondo (SWF). Oriente Medio, China, el Sudeste Asiático y Noruega son los cuatro polos más activos en cuanto a fondos soberanos se refiere. Los activos bajo gestión superan los **7,5 billones de dólares**.

Dentro de este panorama se muestran el enfoque de algunos de los fondos y su orientación temática dentro del marco de la inversión en proyectos verdes o sostenibles con una **inversión de 11.103 M €**. Destacando tres áreas temáticas (fondo de deuda verde, energías renovables e infraestructura verde) que aglutinan el 91% de los recursos financieros estos fondos.

*El carácter de estos fondos es lógicamente lucrativo, de ahí que analicen proyectos que puedan ofrecer una alta rentabilidad a los inversores, siendo en el caso de las infraestructuras normalmente se intervienen en la financiación de proyectos de puertos, carreteras de peaje, así como en infraestructuras de transporte.*



#### 6.4.2. Entidades bilaterales y fondos de inversión

Aunque la participación de entidades bilaterales suele darse en el marco de la cooperación es necesario indicar la existencia de estas fuentes, así como de algunos fondos de inversión con especialización en infraestructura:

- **Entidades Bilaterales:** Japan Bank for International Cooperation (JBIC) y Export-Import Bank of China (China Exim Bank).
- **Fondos de Inversión en infraestructuras.**

*Tanto la financiación bilateral como de los fondos de inversión, a priori no se recomienda por parte del equipo consultor, salvo como último recurso o solamente en el caso de actuaciones concretas como la participación de alguno de estos agentes en el proyecto como en el ejemplo del Intercity del Reino Unido en el que participa JBIC, junto con el BEI y entidades privadas que participan en el PPP. El ejemplo enlazaría con la siguiente fuente de financiación que sería la participación del sector privado mediante PPPs en el desarrollo y gestión de servicios públicos.*

#### 6.5. RECURSOS ECONÓMICOS

La estimación del gasto público municipal destinado a las medidas incluidas en el PMUS es, como mínimo, el asignado anualmente a los distintos contratos de servicios relacionados con la movilidad y su gestión.

No obstante, existen actuaciones que por su envergadura (mejora de la red básica peatonal, adaptar la infraestructura a la movilidad ligera, puestos de recarga eléctricos, adquisición de vehículos de distinto tipo, etc.) requerirían un esfuerzo inversor. Esta inversión adicional se intentará gestionar a través de los fondos europeos Next Generation vertebrados por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del gobierno central. Al mismo tiempo, se recomienda emplear ayudas y otras líneas de financiación más específicas para ciertas medidas, como las relacionadas con la movilidad eléctrica y de fuentes de propulsión alternativas.

Europa contempla para España más de 140.000 millones de inversión total en 2021- 2026. Unos 70.000 serán en forma de transferencias directas y los otros 70.000 será en forma de créditos. Esta fórmula representará el canal más relevante para que los fondos fluyan al conjunto de agentes socioeconómicos, ya sean empresas, agentes del tercer sector y entidades locales -beneficiarias o destinatarias de distintas convocatorias gestionadas desde la Administración estatal o bien transferidas previamente a las CC.AA.

En este sentido, **el Gobierno de España destinará otros 6.667 millones de euros de los fondos europeos a la movilidad sostenible, segura y conectada**, incluyendo una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar, digitalizar y mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las infraestructuras «clave» de transporte interurbano e intermodales en todo el territorio nacional, con especial atención al transporte ferroviario.

Por último, hay medidas recogidas en el presente plan que dependen total o parcialmente de otras administraciones fuera de los propios ayuntamientos o la mancomunidad, como puede ser la Diputación de Valencia o la Comunitat Valenciana. Estas administraciones pueden ser los que tengan la última palabra al asignar el presupuesto final de las medidas, al igual que definir los plazos de desarrollo. Sin embargo, el ayuntamiento de Gestalgar junto con la Mancomunidad de La Serranía, debería asumir sus responsabilidades, al igual que intentaría defender los intereses del municipio y los objetivos establecidos en el presente plan. Las fichas de estas medidas, son meras observaciones y recomendaciones.

## ANEXO I: FICHAS RESUMEN DE LAS ACCIONES



LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.1	OBJETIVOS		
<b>Implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.</b>	Fomentar el uso de vehículos eléctricos, facilitando puntos de recarga en ubicaciones estratégicas.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Nº de puntos de recarga nuevos	Quinquenal	Media	Medio Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Disponer de puntos de recarga para vehículos eléctricos o híbridos enchufables resulta un elemento clave en el fomento de la movilidad de bajas emisiones.</p> <p>Por otro lado, en el ámbito de los municipios rurales de poca población, la consolidación de este tipo de movilidad puede jugar un papel fundamental a la hora de evitar la despoblación y el aislamiento de estos núcleos urbanos. Sabiendo que la utilización de vehículos con sistemas de propulsión alternativos es cada vez más habitual, estos núcleos urbanos deberían desarrollar una infraestructura adecuada que acompañe a los avances en este campo. Esto evitaría la creación de una nueva barrera que aumente el aislamiento, al tiempo que mejora el atractivo y las condiciones del municipio tanto para vecinos, trabajadores y visitantes, como para la propia flota municipal.</p> <p>Desde el punto de vista económico, la instalación de un punto de carga rápida en la vía pública puede tener un coste aproximado de 4.000€.</p> <p>Aunque el municipio de Gestalgar dispone de un punto de recarga eléctrica, esta es de uso exclusivo municipal. El ayuntamiento está planificando la instalación de un punto de recarga de uso libre.</p>			
			
<p><i>Ejemplo punto de recarga para vehículos eléctricos en Ámsterdam. Fuente: Unplash.</i></p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.2	OBJETIVOS		
<b>Transición hacia el vehículo eléctrico en la flota de vehículos municipales</b>	Avanzar hacia vehículos más sostenibles.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Nº de vehículos eléctricos nuevos	Quinquenal	Baja	Largo plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Consiste en llevar a cabo una transición hacia la movilidad eléctrica en la flota de vehículos municipales.</p> <p>El municipio de Gestalgar, ya dispone de un vehículo eléctrico y un camión GLP que utiliza gas licuado como carburante. Es fundamental que continúe con esta tendencia para adaptarse lo antes posible a esta nueva realidad, dando ejemplo a vecinos y empresas.</p> <p>En caso de que los vehículos eléctricos no cumplan con los requerimientos necesarios para el desempeño de las funciones previstas, se recomienda la compra de vehículos que emitan el menor nivel de emisiones contaminantes.</p> <p>Los vehículos híbridos podrían ser una buena alternativa.</p> <p>La adquisición de un vehículo eléctrico puede rondar los 20.000 €.</p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.3	OBJETIVOS		
<b>Mantenimiento y mejora de la señalética</b>	Agilizar los flujos de tráfico y evitar situaciones conflictivas, mejorando la seguridad de los peatones		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Número de modificaciones y labores de mantenimiento realizadas para la mejora de la señalética	Anual	Alta	Corto Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>La señalización vial juega un papel clave en la seguridad de todo tipo de calles, ya sean con tráfico o solo peatonales. Por lo tanto, se recomienda realizar una mejora en el diseño y mantenimiento de la señalética del núcleo urbano, con el objetivo de agilizar los flujos de tráfico y mejorar las condiciones de seguridad en el tejido urbano de Gestalgar.</p> <p>Uno de los puntos más conflictivos en cuanto a la señalización, es el cruce entre Av. Diputación y Calle Miguel Hernandez, en el que se debería instalar una señalización específica y homogénea, e incluir elementos que mejoren la visibilidad.</p> <p>En cuanto a las señales horizontales, cobran especial relevancia, ya que cumplen una función protectora para los usuarios y organizadora en el flujo de tráfico. Este tipo de señalización ayuda a regular el tráfico y facilita toda aquella información que se precisa sobre las normas de circulación aplicables en cada caso.</p> <p>Teniendo esto en cuenta, se recomienda realizar labores de mantenimiento en la señalización horizontal de la Avenida Diputación, donde el desgaste de la pintura en puntos como los pasos de peatones pueden provocar situaciones peligrosas o accidentes.</p> <p>Para garantizar la durabilidad y el buen mantenimiento de estas señales se emplean pinturas especiales para señalización vial. Las pinturas a emplear en el suelo deberán ofrecer unas características especiales como resistencia a la intemperie, a los cambios meteorológicos, al desgaste de la circulación de vehículos, al derramamiento de productos químicos, etc.</p> <p>Por último, es muy recomendable el diseño de una señalética peatonal específica, que indique claramente la delimitación de las zonas peatonales y la prioridad del peatón a lo largo de estos itinerarios.</p>			
			
<p><i>Reacondicionamiento de un paso de peatones. Fuente: turismodealmeria.org</i></p>			



LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.4	OBJETIVOS		
<b>Fomentar y solicitar la creación de una policía mancomunada</b>	Garantizar el cumplimiento de las actuaciones y medidas adoptadas por la administración.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Número de reuniones anuales con la Mancomunidad para lograr este objetivo	Anual	Media	Medio plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>En muchos casos, una de las formas más eficaces de garantizar el cumplimiento de las medidas adoptadas por la administración, es la imposición de sanciones.</p> <p>Sin embargo, para ello es necesario contar con el personal necesario o contratar un servicio externo al que otorgar esta competencia, y en la mayoría de los casos, los municipios de la mancomunidad no pueden permitirse tomar este tipo de medidas de forma independiente.</p> <p>Por ello, se recomienda la creación de un cuerpo de policía dependiente de la mancomunidad, que de servicio a los ayuntamientos que formen parte de la misma.</p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.5	OBJETIVOS		
<b>Mejora del estacionamiento reservado a Personas con Movilidad Reducida</b>	Garantizar la disponibilidad de plazas de plazas de aparcamiento para P.M.R y que estas cumplan con las condiciones de necesarias.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de plazas de aparcamiento para P.M.R implantadas	Bienal	Baja	Largo Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>En el caso del aparcamiento, la acción positiva para las personas con movilidad reducida supone mejorar las condiciones de acceso (espaciales, horarias y tarifarias) que tienen sus vehículos para equilibrarlas con el resto y compensar las dificultades de desplazamiento que dicho grupo social tiene.</p> <p>Para que esa mejora sea justa y razonable, hay que comprender que las personas con movilidad reducida presentan exigencias más elevadas con respecto al aparcamiento y compensan esas barreras con una mayor facilidad de acceso, lo que se traduce en el contexto del modelo urbano y de movilidad vigente en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a su vivienda</li> <li>• Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a los destinos de viaje</li> <li>• Poder acceder a zonas restringidas para otros vehículos</li> <li>• Poder utilizar los aparcamientos regulados de una manera más fácil y conveniente</li> </ul> <p>En consecuencia, las dos principales acciones positivas para equilibrar el aparcamiento de las personas con movilidad reducida son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La reserva de plazas en origen y destino de los desplazamientos</li> <li>• Las facilidades de acceso y aparcamiento en zonas reguladas</li> </ul> <p>En ambos casos, se trata de reducir la longitud de los desplazamientos no vehiculares de estas personas, aproximando sus orígenes y destinos a los lugares de aparcamiento de sus vehículos.</p> <p>Por lo tanto, se propone instalar progresivamente nuevas plazas reservadas a P.M.R (Personas con Movilidad Reducida), con el objetivo de cumplir con las recomendaciones del "Documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados".</p> <p>Este documento establece que el número mínimo de este tipo de plazas es de una por cada cuarenta, o fracción independiente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo.</p> <p>Por otro lado, estas plazas también deberán contar con unas dimensiones mínimas de 5 metros de longitud, 2,2 metros de ancho y dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza más un ancho mínimo de 1,50 m.</p>			



*Plazas de estacionamiento para P.M.R en Salamanca. Fuente: El Norte de Castilla.*



LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.6	OBJETIVOS		
<b>Regulación del aparcamiento para residentes</b>	Facilitar el estacionamiento a los residentes del municipio en detrimento de los visitantes o turistas		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de plazas de aparcamiento reservadas a residentes implantadas	Anual	Baja	Largo plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Ante la importante afluencia de vehículos que registra Gestalgar en los meses de verano, se propone la creación de zonas diferenciadas de estacionamiento en las que se dé prioridad a los residentes en el municipio.</p> <p>La idea es definir y ordenar el estacionamiento de tal manera, que las plazas o zonas de aparcamiento más accesibles o cercanas a núcleo urbano, sean de uso exclusivo para los vecinos de Gestalgar.</p> <p>Para ello, existen diferentes alternativas en función de las plazas disponibles.</p> <p>Por un lado, una o varias zonas de estacionamiento podrían reservarse para este uso, y que el acceso estuviese restringido a los no residentes.</p> <p>Por otro lado, en caso de no disponer de suficientes bolsas de aparcamiento, o que desde estas no se pueda acceder con suficiente facilidad al centro de la localidad, podría diseñarse un reparto por zonas, en el que las plazas se clasifican en función de los criterios mencionados.</p> <p>En el caso de Gestalgar, una opción sería dedicar la mayoría de las plazas de la Av. Diputación, y la zona de estacionamiento (parking provisional) más cercana al núcleo urbano a residentes en el municipio. Mientras que las plazas de libre estacionamiento, se ubicarían en las zonas de aparcamiento más alejadas y en la carretera que transcurre por la zona polideportiva.</p> <p>De esta forma, además de establecer una preferencia de estacionamiento para los residentes, se logra que la presencia de vehículos privados en las zonas más céntricas, corresponda a la gente que reside en el municipio y conoce bien la ordenación viaria, evitando situaciones conflictivas o peligrosas, y agilizando la circulación. Por su parte, los visitantes accederían al núcleo urbano por medios no motorizados.</p> <p>Esta acción debería ir acompañada de la instalación de la señalética correspondiente.</p>			
			
<p><i>Estacionamiento para residentes en San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.</i></p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.7	OBJETIVOS		
<b>Construcción de una zona de estacionamiento para caravanas</b>	Ordenar y gestionar el estacionamiento de este tipo de vehículos		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de plazas de aparcamiento para caravanas ejecutadas	Anual	Baja	Corto plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Además de los modelos de turismo tradicionales que generan una cantidad importante de desplazamientos en coche hacia las zonas rurales, hay que tener en cuenta el auge que han experimentado en los últimos años otros modelos de turismo, como el de las autocaravanas.</p> <p>Teniendo en cuenta la presencia cada vez más habitual de este tipo de vehículos en los núcleos urbanos y sus inmediaciones, el ayuntamiento de Gestalgar ha planteado la posibilidad de construir una zona de estacionamiento para caravanas.</p> <p>Lo cierto es que, puede ser una buena solución para dar servicio a una demanda existente y fomentar este tipo de turismo en la zona. En cuanto a la movilidad, es muy recomendable gestionar y ordenar el estacionamiento de vehículos de estas características, ya que su presencia y circulación por el municipio pueden causar alteraciones en la circulación, así como situaciones de conflicto.</p> <p>Uno de los aspectos fundamentales es la ubicación de este tipo de aparcamientos. Lo más adecuado es situarlos en zonas periféricas y accesibles de la localidad, y disponer buenos itinerarios peatonales que conecten estos puntos con el núcleo urbano. De esta forma, se reduce la circulación de estos vehículos a través de la trama urbana y se fomentan los desplazamientos a pie desde estos puntos.</p>			
<p><i>Estacionamiento para caravanas en San Sebastián. Fuente: Elaboración propia.</i></p>			

## LÍNEA DE ACTUACIÓN 1

### ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA

#### ACCIÓN 1.8

#### OBJETIVOS

#### Construcción de Parkings Disuasorios

Evitar la circulación y el estacionamiento de vehículos privados en el interior del municipio.

#### INDICADORES DE SEGUIMIENTO

#### CONTROL

#### PRIORIDAD

#### PLAZO

Número de aparcamientos disuasorios construidos

Anual

Alta

Corto plazo

#### DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Esta acción consiste en la creación de bolsas de aparcamiento públicas, ubicadas en puntos periféricos del municipio, junto a las principales vías de acceso por carretera. El objetivo es disuadir a los conductores de la idea de acceder al centro de la ciudad en coche particular.

La idea es que la gran mayoría de los vehículos que accedan al municipio, estacionen en estas bolsas controladas por el ayuntamiento, y que los desplazamientos desde estos puntos hacia el núcleo urbano se realicen a pie. Para facilitar estos desplazamientos, los parkings disuasorios deberían conectar directamente con itinerarios peatonales o ciclistas adecuados, que faciliten el acceso por estos medios al centro de la localidad.

En el caso de Gestalgar, el municipio ya dispone de 2 zonas dedicadas a aparcamiento disuasorio. Sin embargo, estos terrenos no son propiedad del ayuntamiento, por lo que debería priorizarse su adquisición para poder gestionar en el estacionamiento en estos puntos, y realizar trabajos de urbanización y adecuación del entorno y accesos.



*Parking disuasorio en Ferrol. Fuente: Diario de Ferrol.*



LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.9	OBJETIVOS		
<b>Instalación de sistemas de Smart Parking</b>	Evitar el tráfico de agitación generado por vehículos en busca de plazas de estacionamiento disponibles		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de elementos o sistemas de Smart Parking instalados.	Anual	Alta	Corto plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>En los municipios que cuentan con varias zonas de estacionamiento y tienen una gran afluencia de vehículos, aunque esta sea estacional, es muy recomendable la instalación de sistemas de Smart Parking, que controlen la ocupación e informen a los conductores del número de plazas disponibles.</p> <p>Se trata de colocar paneles indicativos en los principales puntos de acceso, que darán información en tiempo real sobre las plazas disponibles en cada bolsa de aparcamiento, de tal manera que los conductores puedan decidir con antelación suficiente cuál será su destino, evitado así desplazamientos innecesarios.</p> <p>Teniendo en cuenta que Gestalgar actualmente cuenta con dos bolsas de estacionamiento y que esta planificada la creación de un parking para caravanas, este tipo de sistemas podrían ser de mucha utilidad para distribuir correctamente el tráfico hacia estos puntos, y evitar el acceso innecesario de vehículos cuando no existan plazas disponibles.</p>			
			
<p><i>Ejemplo señalización inteligente vertical sobre la ocupación de los aparcamientos disuasorios. Fuente: Ayuntamiento de Málaga.</i></p>			



*Ejemplo de tecnologías para medir la ocupación de los aparcamientos. Fuente: Plan de Movilidad de los Parques Tecnológicos.*

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1			
ORDENACIÓN VIARIA, TRÁFICO, MERCANCIAS, Y MOVILIDAD ELÉCTRICA			
ACCIÓN 1.10	OBJETIVOS		
<b>Instalación de elementos de calmado del tráfico</b>	Reducir la velocidad de circulación de los vehículos		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de elementos de calmado del tráfico instalados.	Anual	Media	Medio plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Tal como indica su nombre, esta acción está destinada a calmar las velocidades vehiculares. Si bien su aplicación se vincula mayormente a sitios puntuales (o tramos), este enfoque ha ido evolucionado hacia un enfoque integral de "tráfico calmado", y cuyo objetivo es producir una red vial por la cual se conduce calmadamente y en forma segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables.</p> <p>Uno de los principios de las actuaciones de calmado del tráfico, es que la apariencia de la vía debe transmitir al conductor la velocidad adecuada, idealmente la velocidad debiera ser auto- acatable.</p> <p>Estas son algunas de las medidas de calmado del tráfico más utilizadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Badenes y elevaciones de la calzada</li> <li>• Estrechamientos</li> <li>• Cambios de alineación</li> <li>• Franjas transversales de alerta</li> <li>• Obstáculos en intersecciones</li> <li>• Puertas</li> <li>• Cambios en el pavimento</li> <li>• Introducción de vegetación</li> </ul> <p>En el caso concreto de Gestalgar, se proponen varias actuaciones.</p> <p>Por un lado, en la Avenida Diputación sería apropiada la colocación de elementos que reduzcan las dimensiones de la vía y estrangulen el tráfico, de forma que los vehículos se vean obligados a reducir la velocidad.</p> <p>Este tipo de actuaciones, permite la ubicación de plazas de estacionamiento tras los elementos de calmado, por lo que no afectaría de forma imoportante a la capacidad de estacionamiento de la avenida.</p> <p>Por otro lado, en el cruce entre la Avenida Diputación y la Calle Miguel Hernández, se podrían instalar reductores de velocidad convencionales. El tipo de reductores a instalar, dependerá de los efectos que se quieran conseguir en el tráfico rodado.</p> <p>Los reductores de velocidad convencionales o los elementos visuales, también serían más apropiados para las calles interiores del núcleo urbano, que por sus dimensiones no pueden acoger otro tipo de medidas de calmado de tráfico.</p>			





*Ejemplo de elementos para el estrangulamiento del tráfico. Fuente: Elaboración propia.*

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2			
FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COLECTIVO			
ACCIÓN 2.1	OBJETIVOS		
<b>Rediseño del servicio de transporte público</b>	Adaptar el servicio para que ofrezca una solución a las necesidades actuales.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Reuniones mantenidas con el resto de municipios de la mancomunidad que estén interesados y con las administraciones responsables del servicio.	Anual	Media	Medio plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Readaptar el servicio de transporte público para que la oferta responda a las necesidades actuales de la población, modificando tanto la operación del servicio como las dimensiones de los vehículos utilizados.</p> <p>Se propone establecer un servicio lanzadera que conecte Gestalgar con un municipio de mayor población en el que exista un servicio de transporte público regular, o desde el que se dispongan varios servicios lanzadera a los principales municipios de la zona.</p> <p>Los desplazamientos hasta este punto, se realizarían en vehículos ligeros o de dimensiones reducidas (entre 5 y 9 plazas), más prácticos y económicos, ya que la demanda existente no requiere vehículos de gran capacidad.</p>			
			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2			
FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COLECTIVO			
ACCIÓN 2.2	OBJETIVOS		
<b>Carpooling o coche compartido</b>	Aumentar las opciones de las que disponen los vecinos para desplazarse a otros municipios, al tiempo que se reduce la huella de carbono generada con cada desplazamiento.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Plataformas creadas Número de viajes compartidos	Bianual	Baja	Largo Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Se trata de fomentar la utilización del vehículo compartido aprovechando los canales de comunicación que ofrecen las nuevas tecnologías.</p> <p>En este caso en concreto, se propone la difusión o publicación, mediante canales oficiales y digitales dependientes del ayuntamiento, de los trayectos que vayan a realizarse en vehículo privado y en los que existan plazas disponibles. De esta forma, los vecinos interesados podrían acceder de forma cómoda, a información fiable que les permita contactar con la persona que va a realizar el viaje.</p> <p>Unos de los medios más adecuados para la creación de estos grupos o listas de difusión, son las aplicaciones de mensajería móvil, como Whatsapp o Telegram, pero también podrían realizarse mediante otras aplicaciones como grupos de Facebook, Twitter, o la propia página web del ayuntamiento.</p>			



**LÍNEA DE ACTUACIÓN 2**

**FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y COLECTIVO**

ACCIÓN 2.3	OBJETIVOS		
<b>Mejoras en la infraestructura de transporte público</b>	Garantizar que la infraestructura de transporte público cumpla con unas condiciones adecuadas de accesibilidad, comodidad e información que fomenten el uso de este modo de transporte.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Número de actuaciones realizadas	Anual	Media	Medio plazo

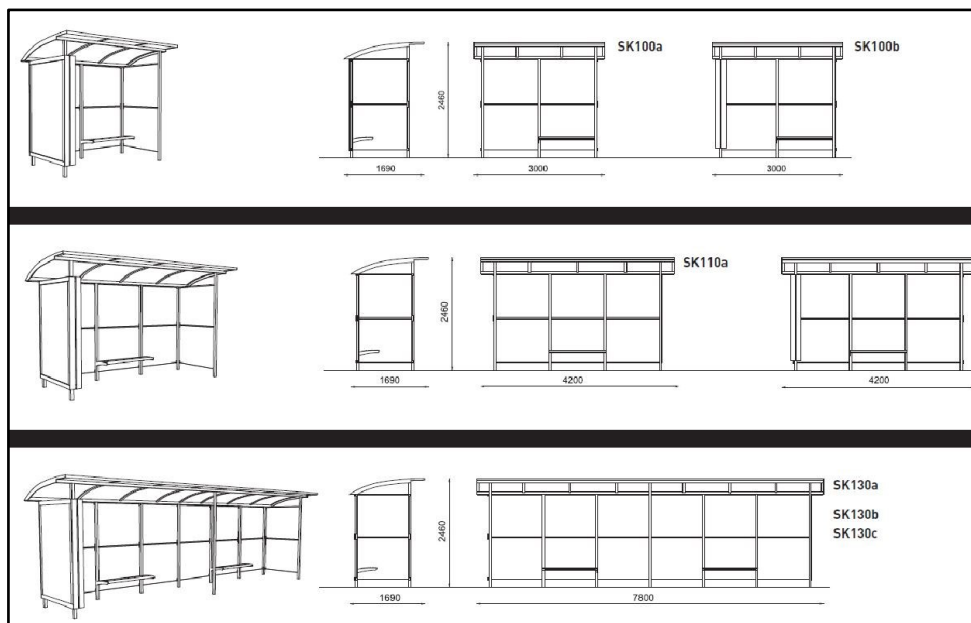
**DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN**

La mejora de la infraestructura de transporte público, implica la realización de actuaciones en diferentes ámbitos.

Por una parte, es de vital importancia que los usuarios de los diferentes servicios de transporte público, dispongan de toda la información relativa a la operación del servicio. Esto incluye, tanto los horarios completos y actualizados, como todos los canales mediante los que contactar con la empresa operadora y la administración responsable del servicio.

Por otro lado, factores como la comodidad y la accesibilidad pueden ser determinantes para el fomento de los sistemas de transporte público, por lo que es muy recomendable disponer de marquesinas que además de contar con la información mencionada anteriormente, cumplan con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, recogidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.

Aprovechando que el ayuntamiento de Gestalgar está llevando a cabo un proceso de reordenación de las paradas de autobús y marquesinas, se recomienda la instalación de elementos de este tipo en todas las paradas. En su defecto, debería garantizarse al menos una correcta señalización de las paradas y la disponibilidad de toda la información necesaria.



*Ejemplo de marquesina modular. Fuente: PISTRVC*

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3			
ACTUACIONES DE COMUNICACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y FORMACIÓN			
ACCIÓN 3.1	OBJETIVOS		
<b>Eventos de comunicación de las actuaciones del PMUS, foros de participación pública y campañas de fomento de movilidad sostenible</b>	La combinación equilibrada de medidas blandas y medidas duras es fundamental para lograr el éxito en los cambios de los hábitos en la movilidad cotidiana. De este modo, los eventos y campañas han de mostrar las virtudes de las propuestas, al igual que explicar el funcionamiento de las mismas. Son campañas de marketing y de presentación de productos para que los ciudadanos sean conscientes de los cambios que se pretenden realizar, y que poco a poco vayan modificando sus hábitos.		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Número de charlas realizadas Número de campañas realizadas	Anual	Baja	Largo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>La creación de eventos y foros de movilidad, tiene como fin propiciar el conocimiento de buenas prácticas y actuaciones propuestas en el PMUS. Serían un punto de encuentro en el que se pudieran comunicar y dar a conocer las ventajas de todos los servicios de movilidad sostenible disponibles, aportar nuevas ideas y debatir aspectos a mejorar en la manera de desplazarse de los ciudadanos (y turistas), con el fin de hacer partícipes a todos los actores implicados, y conseguir hacer llegar los hábitos de movilidad sostenible a cada persona.</p> <p>Adicionalmente, se propone alternativamente la creación de un buzón de sugerencias en relación a la movilidad (físico o digital) por parte del ayuntamiento, para que exista un canal de comunicación continuo entre la municipalidad y ciudadanos, sin esperar a este tipo de jornadas. Paralelamente, se propone realizar campañas de fomento de modos de desplazamientos sostenible desde el ayuntamiento (vía Facebook, Twitter, Whatsapp, Telegram, etc.) e impulsar el uso del transporte público y no motorizado durante la Semana Europea de la Movilidad (del 16 al 22 de septiembre).</p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4			
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA			
ACCIÓN 4.1	OBJETIVOS		
<b>Redacción y aplicación de los planes de accesibilidad municipal</b>	Garantizar que el municipio cumpla unas condiciones de accesibilidad que promuevan el fomento de la movilidad no motorizada		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Elaboración de un plan de accesibilidad y N.º de actuaciones aplicadas	Quinquenal	Baja	Largo Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>El objetivo de un Plan de Accesibilidad es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que todas las personas lo puedan utilizar libre y autónomamente.</p> <p>Esta es una condición indispensable para el desarrollo de la movilidad sostenible en un municipio, ya que, si el tejido urbano cuenta con barreras arquitectónicas y urbanísticas, y no está adecuadamente preparado para ser utilizado por toda la población, difícilmente podrán imponerse los desplazamientos por medios no motorizados sobre la movilidad tradicional.</p> <p>Dicho esto, se recomienda la redacción de planes de accesibilidad que definan un marco de acción municipal, que sistematice los problemas existentes y proponga un plan de actuación para resolverlos, definiendo las actuaciones necesarias para adaptar los espacios, priorizando estas actuaciones y proponiendo un plan de etapas para su ejecución.</p>			



LÍNEA DE ACTUACIÓN 4			
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA			
ACCIÓN 4.2	OBJETIVOS		
<b>Instalación de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes</b>	Ordenar el estacionamiento de bicicletas y patinetes		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
N.º de aparcabicicletas instalados	Anual	Baja	Largo Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Disponer de aparcabicicis cómodos y seguros, es imprescindible para lograr promover el uso de modos de transporte sostenibles como son la bicicleta y el patinete.</p> <p>El objetivo de esta medida es, instalar estos elementos en puntos de importante capacidad tractora de viajes, tanto cotidianos como de visitantes. De este modo, se intentará incrementar el uso de la bicicleta, al igual que evitar los estacionamientos esporádicos detectados. Aumentando la sensación de seguridad y comodidad, también aumentará el número de usuarios y usuarias de la bicicleta, tanto para los desplazamientos cotidianos, como para la actividad cicloturista.</p> <p>Uno de los principales inconvenientes que suele darse en este modo de transporte es el aparcamiento espontáneo, que puede darse por numerosos motivos como son una demanda elevada no cubierta por la oferta de aparcamientos disponible, la necesidad de estacionamiento en las zonas más próximas al lugar de origen/destino, el desconocimiento de la existencia de estos puntos de estacionamiento (mal señalizado/poco visible/desconocido por el usuario). Esta forma de estacionar puede dificultar el desplazamiento peatonal ocupando parte de la acera o afectar al arbolado o mobiliario urbano.</p> <p>Según el Manual de aparcamientos de Bicicletas del Gobierno de España: <i>“No se recomienda la utilización de los aparcabicicis con soportes de rueda en la vía pública debido a la baja seguridad que ofrecen frente al robo. En cambio, sí que puede ser adecuado su uso en zonas cerradas o vigiladas, como soporte para aparcamientos de larga duración o en zonas comerciales para un uso de muy corta duración” [...] “un buen aparcamiento de bicicletas estimula la demanda, por lo que conviene diseñarlos siempre con un 25% más de superficie en previsión a una futura ampliación. Debe haber siempre suficientes plazas de aparcamiento: mejor algunas de más, que algunas de menos”.</i></p> <p>Teniendo esto en cuenta, se propone la instalación de aparcabicicis en los principales puntos de interés del municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaza de la Constitución</li> <li>• Zona fluvial</li> <li>• Avenida Diputación (Para de autobús)</li> <li>• Parkings disuasorios</li> </ul>			
 <p>Propuesta de aparcabicicis con varios puntos de amarre. Grado medio de seguridad. Fuente: <a href="https://www.colon.com.uy/sociedad/1658-estacionamientos-para-bicicletas">https://www.colon.com.uy/sociedad/1658-estacionamientos-para-bicicletas</a>.</p>			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4			
PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA			
ACCIÓN 4.3	OBJETIVOS		
<b>Servicio de talleres de reparación de bicicletas</b>	Evitar que la falta de disponibilidad de servicios de reparación de bicicletas desincentive su uso		
INDICADORES DE SEGUIMIENTO	CONTROL	PRIORIDAD	PLAZO
Conversaciones o reuniones con talleres de reparación de bicicletas	Anual	Baja	Largo Plazo
DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN			
<p>Establecer un servicio de reparación de bicicletas a domicilio, que ofrezca a los ciudadanos las facilidades necesarias para que puedan reparar sus bicicletas en un periodo de tiempo y con unos costes razonables.</p> <p>Para la ejecución de esta acción, se recomienda la adopción de un acuerdo, por el cual algún taller de reparación de bicicletas ubicado en los municipios de la mancomunidad se comprometa a la recogida de las bicicletas y a su entrega tras la reparación.</p> <p>Este tipo de acuerdos podrían integrarse en el programa "Itinerant", que tiene como objetivo la movilización de profesionales itinerantes para prestar servicios básicos necesarios en los diferentes municipios.</p>			