



**FELIPE ALBEA CARLINI, SECRETARIO GENERAL DEL EXCMO.
AYUNTAMIENTO DE HUELVA.-**

C E R T I F I C A.- Que el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día veintiocho de mayo de dos mil catorce adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

PUNTO 26ª. PROPUESTA DE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE HUELVA.

Se da cuenta de la siguiente Propuesta del Teniente de Alcalde Delegado de Desarrollo Urbano, Fomento y Obra Pública, D. Francisco Moro Borrero:

“CONSIDERANDO el informe técnico emitido con fecha 22 de mayo de 2014 por la Arquitecto Municipal, D^a. Águeda Domínguez Díaz y el Jefe del Departamento de Movilidad, D. Javier Cortés Orta y el Informe Jurídico emitido el 22 de mayo de 2014 por la Técnico de Planeamiento y Gestión, Doña Matilde Vázquez Lorenzo, en relación al Documento de Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, cuyo tenor literal es el siguiente:

“1. ANTECEDENTES.

El Consejo de Ministros del Gobierno de España el 30 de abril de 2009, aprobó la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, contemplando dentro de las Medidas en Áreas Prioritarias de Actuación, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 101 contempla los Planes de Movilidad Sostenible como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más



sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

La Resolución de la Secretaria General de Coordinación Autonómica y Local por la que se establece, en relación a la subvención al transporte colectivo urbano interior, la forma de presentación de la información requerida en el apartado seis del artículo 105 del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 contemplaba como ANEXO 8 Certificado del secretario Municipal sobre la disposición de un Plan Municipal de Movilidad Sostenible.

El Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, determinó en NOTA INFORMATIVA SOBRE CUESTIONES PROCEDIMENTALES EN LA CONCESIÓN DE SUBVENCIONES AL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO INTERIOR, EN APLICACIÓN DE LA LEY 2/2011 DE 4 DE MARZO, DE ECONOMIA SOSTENIBLE, ASI COMO LA LEY 22/2013 DE 23 DE DICIEMBRE DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2014 LOS SIGUIENTE:

“A partir del 1 de Enero de 2014 y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.”

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su imagen, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por la utilización de los más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

2. CONTENIDO DEL PMOUS

*El PMOUS de Huelva, realiza una labor de **Análisis y Diagnóstico**, de acuerdo con el proceso metodológico ADVANCE que consiste en desarrollar, probar y aplicar un plan de auditoría y certificación a fin de mejorar la calidad de los planes de movilidad urbana sostenible en las ciudades y establece las líneas de actuación dentro de cada sector para mejorar la movilidad urbana en la ciudad.*



2.1 De la Fase de Análisis y Diagnostico se desprenden datos muy significativos entre los que se destacan:

Medios de desplazamiento: el modo predominante para los residentes ocupados es el **coche particular**, alcanzando el 43,6% en 2001 y reduciéndose al 37,3% en 2011. En general ha habido una disminución en todos los medios de desplazamiento, esto se explica por el aumento de los ocupados residentes que no se desplazan, que constituyen más del doble en 2011 que en 2001. También la influencia del número de trabajadores que ha disminuido y ha aumentado el número de estudiantes, estos dos colectivos, de ocupados como de estudiantes, son los más influyentes en cuanto al desarrollo de la actividad dentro del propio municipio. En cuanto a **tiempos de desplazamiento**, la mayor parte se distribuye en las franjas de “menos de 10 minutos” donde se aprecia un aumento considerable de 14.317(2001) a 24.445(2011) debido al aumento de residentes no ocupados que estudian que ha pasado de ser 2.978 (2001) a 14.680 (2011).

En cuanto al análisis de la movilidad General se deduce, que al igual que en otras ciudades similares a Huelva, está caracterizada por un intenso uso del vehículo privado que supone 6 de cada 10 desplazamientos, en línea con la media de Andalucía. Esta característica esta complementada por el hecho de que un tercio de los desplazamientos se realiza a pie/bici.

El modo peatonal supone un 30,1% del total de los desplazamientos sin tener en cuenta los desplazamientos inferiores a 5 minutos, superior a la media de otras ciudades andaluzas similares, debido, a la morfología céntrica de la trama urbana, así como de su peatonalización y control de accesos de muchas de sus calles. Sin embargo, los desarrollos residenciales periféricos, la dispersión de las actividades industriales y comerciales, así como el desarrollo del Campus Universitario del Carmen, han influido en que no se haya producido un aumento mayor del modo peatonal.

En cuanto al modo ciclista (según la IECA 2011) el porcentaje de desplazamientos en la región urbana es de 2,5%, casi el doble de la media andaluza (1,4%), debido a la creación y puesta en marcha de infraestructuras para este modo que cuenta con 18km de carril-bici. Es necesario en cualquier caso para que este modo pueda mejorar en el reparto modal, mejorar las infraestructuras segregadas, con seguridad para los



ciclistas, con una trama más extensa y cerrada.

2.2 Planes y Propuestas de Actuación:

El análisis de la circulación y de la estructura de la red viaria se desprenden algunos objetivos a tener en cuenta en futuras líneas de actuación. La disuasión del tráfico de conexión con la costa, es necesario para evitar la entrada de vehículos en el centro procedente desde la A-49 que crucen la ciudad, por este motivo se considera que mejorar la señalización de los recorridos alternativos hacia la zona de playas es fundamental para evitar la densificación del tráfico en el centro, en este sentido se entiende que no es acertada la propuesta de cambio de sentido de la calle Puerto, puesto que permitiría cruzar de una forma muy directa el casco histórico, siendo por lo tanto opuesto al resto de medidas que pretenden liberar de tráfico este ámbito. En cuanto a las medidas de peatonalización del casco y acceso solo a los garajes que se propone en el plan, también desde la experiencia existente hacen inviable impedir el acceso a residentes. El control de la velocidad y la limitación a 30km/h en las zonas céntricas, también es una medida que contribuirá a la mejora de la calidad y seguridad vial de la ciudad, propiciando el uso de otros modos de transporte.

*El **aparcamiento** constituye una de los factores fundamentales en cuanto a la movilidad urbana en la ciudad, la estrategia del plan de aparcamientos influye de manera directa en los modos de comunicación. Entre los problemas a solucionar, está el déficit de aparcamiento de los residentes en el centro y en los barrios, y el incremento de estacionamientos ilegales, ocasionando así competencia con el transporte público y mermando la accesibilidad. En este sentido debe regularse la oferta de plazas en superficie y subterráneas dirigidas a los distintos colectivos, residentes, corta duración, trabajadores..., marcando distintas tarifas a cada uno de ellos.*

***En cuanto a la Accesibilidad**, el PMOU resalta la importancia de la figura del Plan de Accesibilidad de la ciudad, para eliminar las barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y la comunicación, criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de diseñar los espacios urbanos, edificios, sistemas de transporte... que van dirigidos a toda la ciudadanía para poder alcanzar la movilidad universal, esto es a todos los usuarios, ambulantes, usuarios de sillas de ruedas y sensoriales*

*La mejora en **la seguridad vial** en la ciudad irán encaminadas no solo a la*



reducción del número de accidentes, sino a favorecer en el correcto uso del espacio público, por los diferentes usuarios, ya que un tráfico más seguro garantiza además la convivencia de todos los medios de transporte, en este sentido entre las medidas a realizar debe contemplarse, reducir y controlar la velocidad, jerarquizando la red viaria, así como mejorando el diseño urbano de rotondas, isletas, carriles... mejora en la señalización vertical y horizontal. La seguridad vial incide directamente con la protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables, peatones, niños, gente mayor, ciclistas y personas de movilidad reducida, que además son los mayoritarios frente a los usuarios del vehículo privado. Las líneas de actuación en este sentido, van encaminadas a definir una red segura para los peatones, ciclistas (especialmente hacia los centros educativos) y personas con movilidad reducida, impidiendo aparcamientos que ocupen estas redes, también Los usuarios de motocicletas y ciclomotores son uno de los colectivos con mayor riesgo de accidente, ya que la velocidad e intensidad del tráfico y su fragilidad física ante vehículos a motor más compactos, reduce su nivel de seguridad. Que el transporte público incorpore nuevos usuarios en detrimento de la movilidad en vehículo privado a motor contribuirá a la disminución de la congestión y a un menor índice de accidentalidad, teniendo en cuenta además que el espacio público que utilizan peatones y el transporte público es unas cien veces inferior al que ocupan los automóviles y las plazas de aparcamiento urbanas.

Entre las medidas que propone el PMOUS, dar prioridad a la gestión de la movilidad instalando carriles bus y asegurando que las paradas de bus estén libres de vehículos estacionados, dar prioridad también en los semáforos y construir aceras suficientemente anchas en las zonas de parada, fomentar el transporte público entre los trabajadores y dotar de los servicios adecuados a los centros de actividad económica y de ocio y restringir y regular la oferta de aparcamiento privado para favorecer a los residentes y la rotación, y fomentar el uso del transporte público.

A nivel urbanístico el PMOUS, recoge entre las recomendaciones la estandarización de los aparcamientos en nuevos crecimientos urbanos o zonas de transformación, (ya recogidos en el PGOU de Huelva), no solo para vehículos sino también para bicicletas, en el interior de los edificios tanto residenciales como no residenciales, así como la reserva de plazas para usuarios con movilidad reducida.

La mejora del transporte público en las nuevas áreas de crecimiento y urbanizaciones, deben partir de la jerarquización del viario, creando plataformas reservadas para los autobuses en las vías principales, carriles que puedan ser



compatibles para bicicletas y transporte público. Esta puesto en marcha y ha sido aprobado por la Consejería de Fomento el Plan de Bicicletas para la ciudad de Huelva que duplicará claramente la trama de carriles bici de la ciudad.

3. CONCLUSION.

Los cambios socioeconómicos ocurridos en las últimas décadas han afectado sustancialmente al transporte urbano, el desarrollo urbanístico de la ciudad, ha ocasionado, patrones de movilidad difusos, distancias de viajes más larga y un continuo crecimiento de la motorización. Por este motivo los organismos estatales y autonómicos están impulsando la necesidad de implantar los PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE, incentivando a los municipios con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE es un instrumento necesario para asegurar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y las de accesibilidad de la población, favoreciendo la protección del medio ambiente e impulsando el desarrollo económico y la inclusión social.

Las medidas y líneas de actuación que integran el presente plan de movilidad, deben ser objeto de estrategias y planes de acción a poner en marcha desde los diferentes ámbitos afectados de este Ayuntamiento, para conseguir los objetivos establecidos en el mismo; potenciar el peso del transporte público, establecer una red viaria continua, cómoda y segura que permita fomentar y potenciar los viajes a pie y en bicicleta, incidir sobre la conducta de la movilidad de los ciudadanos, para lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes modos de transporte.

El contenido del PMOUS, cumple con las determinaciones del IDEA, por lo que se informa favorablemente su Aprobación.”

“Se promueve desde el Excmo. Ayuntamiento de Ayuntamiento de Huelva, la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, que ha sido elaborado por una empresa externa, Consultores Buchanan por encargo de la Corporación Municipal, y que se somete a aprobación municipal.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS:

1º.- La movilidad sostenible es un concepto amplio y transversal, que describe un



fenómeno complejo que afecta a materias variadas como son el tráfico, transporte, seguridad vial, infraestructuras, urbanismo, comercio, medio ambiente, sanidad, eficiencia energética... , sobre las que tienen competencias las distintas instancias de poder: Unión Europea; Estado; Comunidades Autónomas y Municipios.

La distribución de competencias entre el Estado y las CCAA viene establecida en los artículos 148 y 149 CE y en los respectivos Estatutos de Autonomía. Y la atribución de competencias a los Municipios para la gestión de sus respectivos intereses, viene establecida en la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local.

Todas estas instancias de poder intervienen en el ejercicio de sus respectivas competencias de muy diversa forma y a través de distintos medios –documentos estratégicos, regulación, planificación, actividad de policía, fomento...- en todo lo relativo a la movilidad sostenible.

La intervención de todas estas instancias de poder hace necesario la utilización de Mecanismos de concertación interadministrativa. Difícilmente se pueden lograr los objetivos perseguidos con la movilidad sostenible si no se logran coordinar las actuaciones de las distintas instancias de poder.

La competencia de los Municipios en esta materia deriva de lo dispuesto en el Artículo 25 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local:

<<Artículo 25.1. El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal en los términos previstos en este artículo.

2. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

a) Urbanismo: planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística. Protección y gestión del Patrimonio histórico. Promoción y gestión de la vivienda de protección pública con criterios de sostenibilidad financiera. Conservación y rehabilitación de la edificación.

b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos,



gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.

...

d) Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad.

...

f) Policía local, protección civil, prevención y extinción de incendios.

...

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.

...

j) Protección de la salubridad pública.

....

- 3. Las competencias municipales en las materias enunciadas en este artículo se determinarán por Ley debiendo evaluar la conveniencia de la implantación de servicios locales conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera.*
- 4. La Ley a que se refiere el apartado anterior deberá ir acompañada de una memoria económica que refleje el impacto sobre los recursos financieros de las Administraciones Públicas afectadas y el cumplimiento de los principios de estabilidad, sostenibilidad financiera y eficiencia del servicio o la actividad. La Ley debe prever la dotación de los recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera de las Entidades Locales sin que ello pueda conllevar, en ningún caso, un mayor gasto de las Administraciones Públicas. Los proyectos de leyes estatales se acompañarán de un informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el que se acrediten los criterios antes señalados.*
- 5. La Ley determinará la competencia municipal propia de que se trate, garantizando que no se produce una atribución simultánea de la misma competencia a otra Administración Pública.>>*

<< Artículo 26

1. Los Municipios deberán prestar, en todo caso, los servicios siguientes:

....

d) En los Municipios con población superior a 50.000 habitantes, además: transporte colectivo urbano de viajeros y medio ambiente urbano.>>

En el presente caso, el Ayuntamiento de Huelva, al tener más de 50.000



habitantes, debe prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros y medio ambiente urbano.

2º. La Normativa sectorial europea con incidencia en la movilidad sostenible es la siguiente:

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.*
- Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire y protección de la atmósfera), que obliga a los municipios que superen un determinado nivel de contaminantes a que elaboren planes de calidad del aire, incluyendo medidas para la mejora ambiental del transporte en las ciudades.*
- Directiva 2009/33/CE dedicada a la promoción de vehículos más limpios y eficientes.*

3º. En cuanto a la Legislación estatal en la materia, es necesario indicar que no hay en este momento una ley dedicada específicamente a la movilidad sostenible (se elaboró en su día un anteproyecto que no fue aprobado). No obstante, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (en adelante LES) dedica dentro de Título III – Sostenibilidad Ambiental- el Capítulo III al Transporte y Movilidad Sostenible: artículo 99.- Principios en materia de movilidad sostenible; artículo 100.- Objetivos de la política de movilidad sostenible; artículo 101.- Los Planes de Movilidad Sostenible y artículo 102.- Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.

<<Artículo 101. Los Planes de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

2. Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal. Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un



esquema de movilidad interdependiente.

A tal efecto, tienen esta condición los Planes de Movilidad Sostenible que hayan podido aprobar los municipios y agrupaciones de municipios con población superior a 100.000 habitantes, en el marco de los planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire previstos en el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible autonómicos, supramunicipales o locales ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.>>

<<Artículo 102. Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible.

A partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.>>

A la vista de estos artículos se advierte la conveniencia y necesidad de elaborar y aprobar por parte del Ayuntamiento de Huelva el correspondiente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva.



4º. Por otro lado, hay que tener en cuenta, además, las distintas leyes sectoriales que regulan todas aquellas materias relacionadas con la movilidad sostenible: tráfico, transportes, infraestructuras; suelo, contaminación atmosférica, ruido,

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, recientemente modificado por la Ley 6/2014, de 7 de abril.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido

- *Real Decreto 1513/2005, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.*
- *Real Decreto 1367/2007, sobre zonificación, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (Artículo 16.- Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica) .

Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo (artículo 2.- Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible; artículo 15.- Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano y artículo 26.c).- deber de los promotores de ejecutar las infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible).

*Por otra parte, es necesario indicar que la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009)** contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes contribuyendo a la lucha contra el cambio climático. Este documento pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco habrá de tenerse en cuenta principalmente en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, pero también influirá en otros sectores como el energético y urbanístico que tienen efectos directos sobre la movilidad y sus impactos (gases de efecto*



invernadero, ruido, contaminación atmosférica, seguridad energética, seguridad, salud, etc.). Se impone por tanto la necesidad de aplicar de manera coordinada entre los distintos sectores afectados, las directrices y medidas aquí contenidas.

*Y finalmente, hay que hacer mención al **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005.*

5º. El objetivo del presente Plan de Movilidad que se somete a informe, es mejorar la integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, especialmente en los ámbitos urbanos; para mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad sostenible al mismo tiempo que se disminuyen los efectos negativos de las infraestructuras lineales sobre los espacios protegidos, la conservación de la biodiversidad, la fragmentación del territorio y el paisaje.

En el ámbito de la planificación del transporte y sus infraestructuras, los objetivos genéricos son: alcanzar unos niveles de accesibilidad adecuados y razonablemente homogéneos en todo el territorio; impulsar el desarrollo económico y la competitividad; y el cambio modal hacia modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano, y como caminar, bicicleta, transporte colectivo y coche compartido en el urbano, como parte del Plan Andaluza de la Bicicleta 2014-2020, aprobado por Decreto 9/2014, de 21 de enero (BOJA nº 38 de 25 de febrero de 2014).

Se pretende promover un urbanismo de proximidad, que facilita el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil, y potenciar el espacio público multifuncional, equilibrando la preponderancia actual del uso del vehículo privado hacia modos de transporte sostenibles; Coordinar la planificación urbanística y la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible persiguen impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

El contenido de los planes de movilidad urbana sostenible debe adecuarse a los



critérios y orientaciones establecidos por la normativa en la materia. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán como mínimo: un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar, y los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

6º- En cuanto a la tramitación del presente documento, indicar que son documentos estratégicos que no tienen carácter normativo, con lo cual en principio no se considera preceptivo el sometimiento del presente expediente a información pública antes de su aprobación municipal. Sin embargo, el artículo 101.5 transcrito de la LES, establece que en la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. En consecuencia, tras la aprobación del presente documento deberá garantizarse la participación de los ciudadanos, y si tras el resultado de la información pública se considera conveniente y necesario modificar dicho documento, deberá adoptarse nuevo acuerdo de aprobación con los cambios que se consideren necesarios incluir.

Dado lo expuesto, se informa favorablemente la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, con las consideraciones incluidas en el presente informe.”

CONSIDERANDO lo establecido en el art. 101 de la Ley de Economía Sostenible; así como los arts. 25 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, propongo al Ayuntamiento Pleno la adopción del siguiente acuerdo:

PRIMERO.- Aprobar el Plan Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, elaborado por una empresa externa, Consultores Buchanan por encargo de la Corporación Municipal. Dicho documento es un documento estratégico de análisis, propuesta y programación, en el que se integran las distintas políticas relacionadas con la movilidad del Municipio, que cumple una función integradora, sirviendo de marco de referencia para todas las actuaciones que lleven a cabo las distintas áreas del Ayuntamiento en todo lo que afecta a la movilidad.

SEGUNDO.- Someter el expediente al trámite de información pública por plazo de un mes mediante la publicación de anuncios en el B.O.P. de Huelva, en uno de los diarios de difusión provincial y en el Tablón de Edictos, a fin de que se puedan presentar reclamaciones, sugerencias o alegaciones por los interesados. Todo ello con el fin de garantizar la participación de los ciudadanos; así, si tras el resultado de la información pública se considera conveniente y necesario modificar



dicho documento, deberá adoptarse nuevo acuerdo de aprobación con los cambios que se consideren necesarios incluir”.

A continuación se produce el debate con las manifestaciones que constan en el Acta.

Sometido el asunto a votación ordinaria arroja ésta el siguiente resultado: votan a favor los catorce Concejales presentes del Grupo Municipal del PP y los tres Concejales presentes del Grupo Municipal de IULV-CA y se abstienen los nueve Concejales presentes del Grupo Municipal del PSOE y la Concejala no adscrita D^a Yolanda Cabezas Recio, por lo que el Ayuntamiento Pleno por mayoría de diecisiete votos a favor y diez abstenciones, **ACUERDA** aprobar la Propuesta del Teniente de Alcalde Delegado de Desarrollo Urbano, Fomento y Obra Pública anteriormente transcrita.

Del presente acuerdo se dará cuenta en la Comisión Informativa correspondiente en la primera sesión que ésta celebre.

IGUALMENTE CERTIFICO: Que habiéndose publicado Anuncio de información pública del referido Plan de Movilidad en el BOP nº 138 de 21 de julio de 2014, en el Tablón de Edictos de la Casa Consistorial y en el Diario Huelva Información de fecha 1 de julio de 2014, no consta que se hayan presentado alegaciones al mismo, por lo que se entiende definitivamente aprobado.

Y para que así conste y surta sus efectos, expido la presente, en Huelva a ocho de junio de dos mil quince.

Vº Bº
EL TTE. ALCALDE
POR DELEGACIÓN DEL ALCALDE
SEGÚN DECRETO DE 9-10-13.

Fdo.: Saúl Fernández Beviá.,