



Expediente:2022/XENSUMAPH/000083

Asunto.- Aprobación inicial do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra

En cumprimento da Providencia asinada pola Concellaría delegada da Área de Obras Urbanas e Transporte e logo de examinar o expediente tramitado pola Dirección Xeral de Mobilidade para a contratación dunha asistencia técnica para a elaboración e redacción do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra, resultan relevantes os seguintes feitos e fundamentos de dereito:

Antecedentes de feito

Primeiro.- Dende o ano 1.999, este Concello desenvolve un proceso ininterrompido e centrífugo de reforma integral do espazo público, que ten entre os seus principais obxectivos o de priorizar e protexer os tránsitos peonís e de bicicletas, en detrimento da saturación automobilística, mediante a redución dos tráxicos a motor innecesarios e coa conseguinte minoración da contaminación e do consumo enerxético. Asemade, a referida reforma introduce mecanismos para o calzado do tráfico e para loitar contra o que a Organización Mundial da Saúde define como “*violencia viaria*”.

Nese proceso o Concello está a definir unha ampla zona de preferencia peonil, agora denominada “zona de baixas emisións”, que supera amplamente e incluso multiplica, os límites da cidade histórica, cun tráfico restrinxido que abrangue rúas, prazas e espazos públicos accesibles e adaptados ás necesidades do conxunto da poboación e, en xeral, orientados ao obxectivo de converter a cidade nun espazo accesible, seguro e sustentable. Apostouse por un modelo urbano e de mobilidade que persegue a convivencia de usos nos espazos, a non segregación e a protección dos máis vulnerábeis, con importantes medidas estruturais e normativas que reduciron carrís e calzadas, incrementaron espazo para as persoas e minoraron tráxicos e velocidade. O fito normativo máis senlleiro neste eido foi a aprobación polo Pleno do Concello da Ordenanza reguladora da mobilidade amábel e da utilización dos espazos públicos no Concello de Pontevedra, na sesión ordinaria de 21/09/2020 (BOP núm. 190, do 1/10/2020).

Demostrouse que co Planeamento xeral de Ordenación Urbana (aprobado definitivamente por Orde da Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas da Xunta de Galicia do 18/12/1989, normas e ordenanzas publicadas no BOP núm. 27 do 02/02/1990). e a anterior *Ordenanza municipal reguladora da circulación nas vías urbanas do municipio do ano 1.989* que conteñen unha previsión dinámica no que atinxe á ordenación do tráfico a motor e admiten a posibilidade de compatibilizar o uso peonil co de aparcamento e o da circulación rodada, puidéronse, a pesar da inicial polémica xurídica, acometer importantes cambios na cidade, con base na autorización ou delegación nos órganos xestores do tráfico (neste caso a Alcaldía), contida en ámbalas dúas normas, da potestade para establecer limitacións ao uso das vías públicas e incluso o seu peche ao tráfico ou para a alteración da categorización do viario primario e dos distribuidores de distrito cando concorran razóns xustificadas, tales como o propio desenvolvemento urbanístico ou a procura do equilibrio e a funcionalidade nos criterios de ordenación do tráfico, deseño do espazo urbano e a propia organización social da cidade.

Segundo.- No transcurso dese proceso o Concello, a través da empresa PETTRA, elaborou no ano 2011 o denominado “*Plan de Tráfico y Movilidad de la Ciudad de Pontevedra*”, amplamente debatido na Comisión do Pleno de Ordenación do Territorio, Infraestruturas e Obras durante o ano 2012.

Terceiro.- Con posterioridade e con ocasión da participación municipal nos fondos EDUSI e dentro da Estratexia urbana para 2016-2022, o Concello elabora o denominado *Plan de Mobilidade e Espazos Urbanos de Pontevedra*, aprobado por Decreto do 9/06/2018. Este Plan que recolle as experiencias e o desenvolvemento do amentado proceso de reforma, define un modelo urbano daquela xa recoñecido e premiado como exemplo de boas prácticas en materia de mobilidade a nivel mundial.

O referido documento, segundo consta no acordo aprobatorio, xurdiu da participación cidadá e da “*necesidade de actualizar o anterior Plan de Tráfico e Movilidad, este prevé, entre outros extremos, unha diagnose da situación pasada e da actual da mobilidade no Concello de Pontevedra así como os retos de futuro*”, e nel cualifícase o plan como “*un instrumento necesario para a consecución da Estratexia de Desenvolvemento Urbano*”.





Sostible e Integrado de Pontevedra, Máis Modelo Pontevedra (...)”.

Cuarto.- Cómpre tamén traer a colación como antecedente, a colaboración activa municipal na elaboración do *Plan de Mobilidade Urbana Sustentable do Eixo Atlántico, para as cidades da Euro-Rexión Galicia-Norte de Portugal*, elaborado baixo a dirección de Francesc Cárdenas no seo do amentado Eixo Atlántico e enmarcado no proxecto “*Sistema Urbano*”, co-financiado por INTERREG V A ESPAÑA-PORTUGAL (POCTEP).

O referido instrumento, aprobado no ano 2021, define os obxectivos de desenvolvemento sustentable (ODS) e os principios e liñas estratéxicas para unha mobilidade máis sustentable nos municipios que conforman o Eixo Atlántico, co obxectivo de deseñar unha estratexia común que logo se concretará en cada municipio e que pretende servir de documento orientador e de soporte estratéxico adaptable a cada realidade para a elaboración ou revisión de Plans de mobilidade urbana sustentable dos diferentes municipios que conforman o Eixo Atlántico.

Quinto.- No que atinxe ao expediente que nos ocupa, o 22/06/2021 o Concello contratou á empresa “VIATOBEN, SL”, unha “*Asistencia Técnica para a Revisión da Estratexia de Mobilidade e Apoio na Actualización e Redacción do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra*”, proceso que culminou coa redacción da versión inicial do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra suscrito polo enxeñeiro de camiños canles e portos don Fernando Nebot Beltrán “VIATOBEN, SL” como coordinador e asistencia técnica conformado, como director do Plan polo tamén enxeñeiro Jesús Gómez Viñas, Director Xeral da Área de Mobilidade do Concello que se vai a someter ao proceso de participación cidadá e información pública.

Consideracións xurídicas

Primero.- O Concello, para a xestión dos seus intereses e no eido das súas competencias, consonte ao artigo 25 da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local (LRBRL) e ao artigo 80 da Lei 5/1997, do 22 de xullo, de administración local de Galicia (LALG), pode promover actividades e prestar os servizos públicos que contribúan a satisfacer as necesidades e aspiracións da comunidade veciñal nos termos establecidos nestes artigos, e exerce, en todo caso, como competencias propias, nos termos da lexislación estatal e galega, entre outras, nas materias de tráfico, estacionamento de vehículos e mobilidade ou transporte colectivo urbano.

Segundo.- O artigo 101.1 da Lei 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostible, en diante LES, define os Plans de Mobilidade Sostible (PMUS) como: “*un conxunto de actuacións que teñen como obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sostibles no ámbito xeográfico que corresponda, priorizando a redución do transporte individual en beneficio dos sistemas colectivos e doutros xeitos non motorizados de transportes e desenvolvendo aqueles que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social, seguranza viaria e defensa do medio ambiente, garantido, deste xeito, unha mellor calidade de vida para os cidadáns. Estes plans deberán dar cabida a solución e iniciativas novidosas, que reduzan eficazmente o impacto ambiental da mobilidade, ao menor custo posible*”. Definición a transcrita, plenamente aplicables ás actuacións que na cidade se desenvolven dende 1999.

Consonte aos puntos 3 e 4 do devandito artigo, os Plans de mobilidade autonómicos, supramunicipais ou locais axustarán o seu contido aos principios da lei, á normativa aplicable e ao disposto nos instrumentos de planificación que lles afecten e, en especial, aos relativos a infraestruturas, transportes, aforro e eficiencia enerxética, así como á “*Estrategia de Movilidad Sostenible*”. Asemade, deberán conter, como mínimo unha diagnose da situación, obxectivos, medidas a adoptar, mecanismos de financiamento e procedementos para o seu seguimento, avaliación e revisión, ademais dunha análise dos custos e beneficios económicos, sociais e ambientais.





O punto 5 do devandito precepto, determina que a elaboración e revisión dos referidos instrumentos garantizará a participación pública consonte ao previsto na Lei 27/2006, do 18 de xullo, que regula os dereitos de acceso á información, de participación pública e de acceso á xustiza en materia de medio ambiente (incorpora as Directivas 2003/4/CE e 2003/35/CE) que dá as pautas para facer efectivos o dereito a un medio ambiente axeitado para o desenvolvemento da persoa e o deber de conservalo.

Os artigos 16, 17 e concordantes da Lei 27/2006, do 18 de xullo, regulan o dereito de participación pública en asuntos de carácter medioambiental; en concreto o artigo 17 incide en que as Administracións públicas asegurarán que se observen as garantías en materia de participación establecidas no artigo 16. E este precepto, baixo o epígrafe *“Participación do público na elaboración de determinados plans, programas e disposicións de carácter xeral relacionados co medio ambiente”*, obriga a promover unha participación real e efectiva do público, para o que as administracións públicas velarán polas seguintes determinacións:

“a) Informe ao público, mediante avisos públicos ou outros medios axeitados, como os electrónicos, cando se dispoña deles, sobre calquera propostas de plans, programas ou disposicións de carácter xeral, ou, de selo caso, da súa modificación o da súa revisión, e porque a información pertinente sobre as devanditas propostas sexa intelixible e se poña a disposición do público, incluída a relativa ao dereito á participación nos procesos decisorios e á Administración pública competente á que se poden presentar comentarios ou formular alegacións.

b) O público teña dereito a expresar observacións e opinións cando estean abertas todas as posibilidades, antes de que se adopten decisións sobre o plan, programa ou disposición de carácter xeral.

c) Ao adoptar esas decisións sexan debidamente tidos en conta os resultados da participación pública.

d) Unha vez examinadas as observacións e opinións expresadas polo público, informarase ao público das decisións adoptadas e dos motivos e consideracións nos que se baseen as devanditas decisións, incluíndo a información relativa ao proceso de participación pública”.

O punto 2. do referido precepto obriga tamén ás Administracións Públicas competentes a determinar, con antelación suficiente para que poida participar de xeito efectivo no proceso, quen terá a condición de persoa interesada para participar nos procedementos referidos engadindo que: *“Se entenderá que tienen esa condición, en todo caso, las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley”.*

En canto a este extremo, en primeiro lugar cómpre someter o proxecto e o procedemento de aprobación á participación e información pública formalizada, consonte á normativa sobre procedemento administrativo común (artigo 83 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas) e sobre transparencia e bo goberno (artigo 7 e concordantes da Lei 19/2013, do 9 de decembro, de transparencia, acceso á información pública e bo goberno), con audiencia ás persoas interesadas, por un prazo que rematará o 31 de agosto, superior ao mínimo exixible de vinte días, para que se poidan achegar as reclamacións e suxestións que se consideren oportunas, para o que se procederá a publicar o correspondente anuncio no BOP, na páxina web e na sede electrónica municipal, na que tamén se exporá para consulta o proxecto de PMUS que se expón ao público, con mención nos anuncios de exposición pública da amentada publicación.

Asemade, durante a información pública e proceso de perfeccionamento ou participación elaboración do do PMUS definitivo, o Concello ademais dar difundir ao proceso nos medios, promoverá xuntanzas con





entidades sociais, veciñais, de nais e pais de alumnados, sector do transporte, en particular do taxi e demais interesados. Tamén implementará programas de participación directa da veciñanza e habilitará aplicacións informáticas a través da páxina web para a chegada de opinións, suxestións e observacións.

Por máis abastamento, compre lembrar que consonte ao artigo 139 do Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia a análise da mobilidade que se esixe como documentación preceptiva do planeamento urbanístico, poderá asimilarse, no caso de municipios con poboación igual ou superior a 50.000 habitantes, aos plans de mobilidade sustentable como o que nos ocupa, regulados na Lei 2/2011, de economía sostible. A referida análise deberá desenvolver tamén as seguintes determinacións: a) Diagnose da situación, b) Obxectivos que se deben lograr. c) Medidas a adoptar d) Mecanismos de financiamento oportunos e procedementos para o seu seguimento, avaliación e revisión e) Análise de custos e beneficios económicos, sociais e ambientais.

Terceiro.- Pola súa banda a recente Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética (LCCTE) , baixo o epígrafe, *“Promoción de mobilidade sen emisións”*, obriga no seu artigo 14.3 aos municipios de máis de 50.000 habitantes, como o noso, a adoptar, antes de 2023, plans de mobilidade urbana sostible que introduzan medidas de mitigación que permitan reducir as emisións derivadas da mobilidade, incluíndo, canda menos:

“a) O establecemento de zonas de baixas emisións antes de 2023.

b) Medidas para facilitar os desprazamentos a pé, en bicicleta ou outros medios de transporte activo, asociándoos con hábitos de vida saudábeis, así como corredores verdes intraurbanos que conecten os espazos verdes coas grandes áreas verdes periurbanas.

c) Medidas para a mellora e uso da rede de transporte público, incluíndo medidas de integración multimodal.

d) Medidas para a electrificación da rede de transporte público e outros combustibles sen emisións de gases de efecto invernadoiro, como o biometano.

e) Medidas para fomentar o uso de medios de transporte eléctricos privados, incluíndo puntos de recarga.

f) Medidas de impulso da mobilidade eléctrica compartida.

g) Medidas destinadas a fomentar o reparto de mercadorías e a mobilidade ao traballo sostibles.

h) O establecemento de criterios específicos para mellorar a calidade do aire arredor de centros escolares, sanitarios ou outros de especial sensibilidade, cando sexa necesario de conformidade coa normativa en materia de calidade do aire.

i) Integrar os plans específicos de electrificación de última milla coas zonas de baixas emisións municipais”.

O determinado na letra a) é a cerna ou o obxectivo central e obrigado do presente documento, mais cómpre significar, sen ánimo de sermos exhaustivos, que as medidas da letra b) son medidas xa adoptadas e que se proxecta implementar ao igual que as da letra c), que foron instrumentalizadas por medio da sinatura dos Convenios coa Xunta de Galicia para a Estación Intermodal, posta en funcionamento dun SIMU ou de participación na ATG, así como cos pasos dados para a implantación do transporte a demanda no rural; tamén contamos con 21 puntos de recarga, por citar só algúns exemplos de outras medidas xa adoptadas





de entre as relacionadas.

O amentado texto legal define ás zonas de baixas emisións (ZBE) como *os eidos delimitados por unha Administración pública, no exercicio das súas competencias, dentro do seu territorio, de carácter continuo, e no que se aplican restricións de acceso, circulación e estacionamento de vehículos para mellorar a calidade do aire e mitigar as emisións de gases de efecto invernadoiro, “conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.*

Esta última referencia está matizada nas Directrices aprobadas no ano 2021 polo propio *Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico*, nas que textualmente se indica que **“las ZBE no deben verse únicamente como entornos que discriminan entre vehículos motorizados en los tres últimos escalones de la pirámide, favoreciendo a los de menores emisiones, aunque así queden definidas en la normativa”**, para de seguido desenvolver e configurar as ZBE como contornas nas que se promove unha mobilidade peonil, ciclista e o uso do transporte público, unha mobilidade adaptada e accesible para toda a poboación e con menores emisións; por diante tamén dos vehículos motorizados de baixas emisións. Amais as Directrices salientan que as ZBE constitúen unha oportunidade inmejorable para *“recuperar el valioso espacio público urbano que, durante décadas, ha venido ocupándose por infraestructura viaria destinada al tráfico o al aparcamiento (...)”*, cuestión que nesta cidade se ben procurando dende máis de dúas décadas.

Por outra banda o PMUS deberá ser coherente e observar os parámetros establecidos no Real decreto 102/2011, do 28 de xaneiro, relativo á mellora da calidade do aire, que desenvolve a Lei 34/2007, do 15 de novembro, de calidade do aire e protección da atmosfera. Nese senso, e consonte aos obxectivos de calidade definidos no amentado Real Decreto 102/2011, do 28 de xaneiro, en Pontevedra xa en 2019 todos os contaminantes atopábanse por baixo do Límite Inferior de Avaliación (LIA) coa excepción dos óxidos de nitróxeno (NOx, para os que a OMS non establece un obxectivo indicador) que estaban por riba do Nivel Crítico (NC) establecido, e das partículas PM10 que se atopaban entre o Límite Inferior e o Superior de Avaliación (LSA) ao superar, por pouco, o número de días que exceden da media anual correspondente. O resto de ratios atópanse xa claramente e antes de aprobar este PMUS coas medidas adoptadas no modelo Pontevedra, por debaixo dos límites dos valores lexislados de calidade do aire. Tanto dende a perspectiva do Índice de Calidade do Aire (ICA) empregado ata o de agora, como dende o punto de vista do ICA Europeo, novo índice que recentemente puxo en marcha a Axencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) e a Comisión Europea, e que permite aos usuarios comprobar a calidade do aire en cidades de toda Europa de modo unificado, podemos situar a Pontevedra na categoría de Boa ou Moderada.

Cuarto.- En atención á previsión da Disposición derradeira oitava da LCCTE estase a tramitar polo Goberno do Estado un *“Proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte”*, co obxectivo de reforzar e complementar o cumprimento das medidas de promoción da mobilidade sen emisión establecidas nesta lei, que, de se aprobar, derrogará os preceptos citados da Lei de economía sostible.

No *Proxecto de Lei de mobilidade sostible*, deséñase un novo escenario normativo para o tráfico de vehículos a motor nas cidades que exixirá aos Concellos unha drástica adaptación dos medios de transporte cara a unha mobilidade limpa e menos vencellada á utilización do vehículo privado, polo retos do troco climático e a protección da saúde, consonte ás Directivas europeas relativas á emisión de GEI e de promoción das enerxías renovables. Tamén desenvolve o dereito á mobilidade como dereito social.

O proxecto de PMUS, e a ZBE que define, constitúen unha medida de implementación do proceso que Concello leva anos a desenvolver, para tentar racionalizar o uso do espazo público e dependencia do vehículo privado a motor, que consume espazo e enerxía, con grande impacto ambiental, cara unha nova mobilidade que constitúa o alicerce para a cohesión social, a calidade de vida e o crecemento económico e benestar das zonas urbanas.





O feito de que os plans antecedentes, malia que executados, ou non foron formalmente aprobados ou sometidos a un proceso formal de información pública, e coa finalidade de contar cun PMUS adaptado á estrutura, contido, exixencias de tramitación e documentais de la normativa europea e xeral de aplicación e en concreto ao determinado no artigo 14.3 da Lei 7/2021, de 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética (LCCTE) elaborouse o documento a perfeccionar no que salientamos como obxectivos xerais, os seguintes:

1. A consolidación do dereito ao espazo público de todas as persoas con independencia da súa condición física, social ou económica.
2. O desenvolvemento dunha cidade integradora (municipaio 8/80).
3. Condicionar a mobilidade en automóviles á cidade para garantir a mobilidade das persoas, aprofundando en permitir só os tráxicos necesarios.
4. Manter a seguranza no tráfico e na mobilidade.
5. A integración sostible e accesible da mobilidade externa e metropolitana.
6. A promoción da mobilidade accesíbel. Configurar a mobilidade como servizo.
7. A mellora do medio ambiente urbano, acadar un Concello máis saudable e sostible (Efecto PO2) e mellora dos corredores verdes.
8. Converter toda a cidade en zona de tráfico reducido, para cumprir a obriga da lei de cambio climático respecto ás ZBE.
9. A integración da loxística urbana necesaria para o funcionamento da cidade.
10. Manter o elevado grao de participación social e da veciñanza ne deseño do espazo público.
11. Innovación e aplicación dos mellores coñecementos dispoñíbeis

Quinto- Consonte ao disposto no art. 124 da Lei reguladora das bases de réxime local, de 2 de abril de 1985, corresponde á Alcaldía, por competencia residual, a aprobación deste decreto, polo que é a este órgano ao que competen a aprobación inicial do proxecto de PMUS e a apertura do proceso de información pública e participación para a elaboración do documento definitivo.

Atendendo ao exposto, esta Alcaldía, no exercicio das súas atribucións residuais que lle outorga o ordenamento xurídico, **Resolve:**

Primeiro.- Prestar aprobación inicial ao Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Pontevedra, instrumento subscrito por don Fernando Nebot Beltrán "VIATOBEN, SL" como coordinador e asistencia técnica, e conformado, como director, polo enxeñeiro Director Xeral da Área de Mobilidade do Concello de Pontevedra, don Jesús Gómez Viñas, versión redactada para ser sometida ao proceso de participación cidadá e información pública.

Segundo.- Dispoñer, que o borrador do PMUS aprobado inicialmente sexa sometido a información pública e audiencia ás persoas interesadas, asociacións e organizacións legalmente recoñecidas que sexan representativas dos intereses afectados, por un prazo que rematará o 31 de agosto do 2022, a efectos de que se poidan formular suxestións, alegacións, opinións e propostas sobre o documento, mediante anuncios que se publicarán no Boletín Oficial da Provincia, no taboleiro de edictos do Concello, na páxina web do Concello e na sede electrónica www.sede.pontevedra.gal.





Asemade, e consonte coa normativa de transparencia e bo goberno, inmediatamente aprobado con carácter inicial o documento, publicarase o seu texto, así coma os informes emitidos, na amentada sede electrónica do Concello e na páxina web municipal, manténdose esta publicación en tanto dure o prazo de información pública e participación, anteriormente exposto.

Nos anuncios de exposición pública farase constar a citada publicación a efectos da súa consulta, sen prexuízo da do expediente no seu conxunto, de así instarse.

Asemade que se efectúa a exposición pública oficial e comunicación do acordo ás persoas interesadas, asociacións, axentes e organizacións legalmente recoñecidas que sexan representativas dos intereses afectados, este Concello procederá a difundir o proceso participativo de elaboración e os obxectivos do PMUS a través de anuncios e cuñas nos medios de comunicación e redes sociais, así coma mediante exposicións, mesas, charlas, grupos de traballo, obradoiros e reunións explicativas, co obxecto de difundir a apertura do proceso participativo para a elaboración do texto definitivo e perfeccionamento do borrador sometido a información pública; proceso que se implementará tamén con formularios, aplicacións e enquisas a través da web municipal, para facilitar as achegas de suxestións, propostas e opinións pola veciñanza, alén dos medios ordinarios de formulación das alegacións.

Terceiro.- Facer constar que o PMUS ao que se lle presta aprobación inicial deberá ser completado unha vez culminado o proceso de participación na elaboración e información pública, axuizadas as alegacións, observacións, opinións achegas e suxestións, e fixados de xeito definitivo os obxectivos e medidas a adoptar, coa correspondente determinación dos mecanismos de financiamento e procedementos para o seu seguimento, avaliación e revisión.

Cuarto.- Dar conta do presente decreto na seguinte sesión da Xunta de Goberno Local e Pleno da Corporación para coñecemento e efectos.

Así o dispuxo e ordenou a Alcaldía do Concello de Pontevedra, na data que consta na súa sinatura electrónica, do que o secretario da Administración Municipal dá fe.

En Pontevedra, na data que consta na sinatura electrónica

