



# DOCUMENTO DE SEGUIMIENTO

Junio de 2012

## DOCUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Las competencias en materia de ordenación y regulación del tráfico, de prestación del servicio de transporte público, la planificación urbanística y la protección del medio ambiente dentro del marco municipal, de acuerdo con la legislación vigente, corresponde al municipio.

La puesta en marcha de los planes de movilidad urbana sostenible se enmarca igualmente dentro de un marco definido por el PEIT, Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética (E4), sus sucesivos Planes de Acción (2005/2007 y 2008/2012, principalmente) y la Estrategia Española de Movilidad Sostenible propuesta por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente, así como el Pacto de Alcaldes y la Agenda 21.

La Junta de Gobierno Local aprobó el Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) el 1 de abril de 2011. En este último año se ha avanzado con la realización de proyectos y actuaciones que concretan los objetivos y programas previstos, desde las distintas actuaciones previstas en el PMUS. Dichas actuaciones se encuadran en los siguientes grupos:

1. Movilidad peatonal y Ciclista
2. Área de Transporte Urbano
3. Ordenación del Tráfico Motorizado,
4. Aparcamiento
5. Gestión de la Movilidad y la Demanda, Comunicación y Educación
6. Distribución de Mercancías. Empresas de Servicios
7. Nuevos Desarrollos Urbanísticos
8. Medio Ambiente y seguridad Vial

A continuación se relacionan estas actuaciones que se han procedido a ejecutar de forma progresiva, ordenadas por el criterio del planificador y con la referencia a estos grupos determinados en el Plan de Movilidad, indicando la fecha de implantación, su coste económico, una descripción del proyecto y la valoración previa de sus resultados, de cara al posterior seguimiento y evaluación periódica, prevista en el Plan por el Observatorio de la Movilidad.

El grado de consecución de los objetivos específicos determinados para cada grupo de acciones, determinará si deben tomarse las correcciones oportunas, estimándose como fecha de referencia general enero de 2013. Posteriormente, según el documento de PMUS, los indicadores de seguimiento nos cuantificarán los efectos de los objetivos generales y específicos que se alcancen en los horizontes temporales establecidos.

## **1. DESARROLLO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL CONJUNTO HISTÓRICO (PACHC)**

Tras el recorrido realizado en los últimos años en el ámbito de la movilidad en el Casco Histórico y al hilo de la necesidad de realizar un ejercicio, que no se había hecho hasta la fecha, que ordene la situación y se establezca una guía de referencia, se ha redactado y desarrollado un documento que desarrolla el aprobado en el 2007 como PACHC, que es el Plan Director de todas las actuaciones de Movilidad que se vayan a desarrollar en el Conjunto Histórico. Con este desarrollo se permite:

- Establecer una homogenización de los conceptos y objetivos.
- Armonizar las Referencias Normativas relativas a la movilidad en el Casco Histórico.
- Definir una clasificación actualizada del viario y el tipo de gestión de la movilidad asociada.
- Reforzar la figura de las Puertas de Acceso y su tipo de control
- Identificar y potenciar los usos peatonales y no motorizados.
- Dar soporte al tipo de transporte público a desarrollar en este ámbito.
- Regular los usos de Carga y Descarga
- Recoger, en armonía con el Plan de Aparcamientos, las pautas que definan los aparcamientos en superficie para residentes, así como su implantación en el perímetro del Casco Histórico.
- Identificar y parametrizar el resto de usos que afecten a la movilidad en este entorno, para facilitar su implantación y gestión.
- Establecer una línea de programación de actuaciones
- Determinar una estrategia de indicadores que den una respuesta ágil a los cambios que puedan ir produciéndose.
- Definir una estrategia de comunicación para trasladar el desarrollo de cada una de las actuaciones recogidas en este Plan a la sociedad cordobesa.

Para ello se constituyó un equipo de trabajo interdepartamental con la finalidad

de desarrollar cada uno de los aspectos recogidos en este documento y dinamizar cada una de las actuaciones que queden programadas en el mismo.

### **Actuaciones en el Conjunto Histórico fruto del documento anterior desarrolladas o en desarrollo:**

Relacionamos las principales, con la referencia al agrupamiento para seguimiento del PMUS.

#### **1.1. Peatonalización total de la calle Cruz Conde**

##### **Grupo 1, 3 y 6 de Actuación según PMUS: Peatones y Ciclistas. Mercancías y Tráfico**

-Fecha: Se termina de implantar todas las medidas en febrero de 2012, como continuación de las establecidas tras la obra de remodelación ejecutada en 2011.

-Descripción: La propuesta técnica configura la calle Cruz Conde como un entorno especial exclusivamente peatonal, diseñando un anillo de lugares de carga y descarga, para poderla realizar desde su perímetro y no dentro de ella y dándole solución a la entrada y salida del tráfico del aparcamiento de Conde de Torres Cabrera a través del carril habilitado en el Bulevar de Gran Capitán.

-Coste: A la inversión de la obra reurbanización recientemente terminada habrá que añadir el importe de las partidas de señalización que se estiman aproximadamente en 12.000 €.

-Valoración: La peatonalización total que de facto se ha realizado tras la remodelación de Cruz Conde, mientras se esperaban los estudios del Plan de Líneas de Transporte Público, ha tenido una acogida satisfactoria en general, por lo que se han adoptado medidas para compensar las posibles desventajas ocasionadas y ordenar otros sectores (Carga y Descarga).

**1.2. Sustitución de Pilona por cámara de control en acceso a Area de Circulación Restringida (A.CI.RE.) en calle Valladares Grupo 1 y 2 de Actuación: Peatones y Ciclistas y Ordenación del Tráfico Motorizado**

-Fecha: Puesta en marcha en Enero de 2012.

- Coste: Aproximado de 30.000 € por nuevas inversiones.

-Descripción: La regulación existente de A.CI.RE. ha precisado modificarse para adaptarse a las necesidades que nos genera la instalación de cámaras con lectura de matrícula, que hace necesario catalogar todos los posibles usuarios que hasta la actualidad disponían de una forma de acceso más arbitraria, al contar con un interfono que le ponía al usuario en contacto directo con la Sala de Control.

Además, se ha precisado definir y dotar con tecnología específica el acceso a la zona A.CI.RE. nº 3 (Valladares), ya que en su interior cuenta con la singularidad de un aparcamiento de rotación en calle Sevilla. Por tanto nos vemos en la necesidad de poder compaginar la restricción de la zona con la entrada de vehículos a dicho aparcamiento para usuarios foráneos. Para ello, se ha dotado a la zona y a la Sala de Control con una tecnología compleja de cámaras y software que puedan compaginar estos dos usos tan contradictorios.

-Valoración: En la actualidad el escenario permite evaluar el acceso de vehículos sin otras restricciones que las señaléticas, con medias intensidades de paso de vehículos, que en horas punta y de entrada a colegios se incrementa. A medio plazo, deberá ser satisfactoria la puesta en marcha del sistema, al reducirse la carga de vehículos en estos viarios estrechos y concurridos de viandantes.

**1.3. Mayor restricción de horario de Carga y Descarga en el entorno de Mezquita – Catedral  
Grupo 3 de actuación según PMUS: Distribución de Mercancías. Empresas de Servicios**

-Fecha: Junio de 2012.

-Coste: S/C.Incluido en el servicio de mantenimiento municipal.

-Descripción: Se va a restringir el horario de carga y descarga en las calles Torrijos, Cardenal Herrero y Magistral González Francés en horario de laborables y sábados de

7:00 h a 10:00, habilitándose en calle Amador de los Ríos una zona reservada para la carga y descarga con el horario que marca la O.M. Carga y Descarga para zonas A.CI.RE.; es decir laborables y sábado de 7:00 h. a 11:00 h. y de 16:30 h. a 18:30 h. De esta forma se podrá hacer la carga y descarga desde este punto después de las 10:00h, sin invadir con vehículos las tres calles antes enunciadas y que se pretenden proteger más.

-Valoración: Se prevé mayor satisfacción y comodidad para el visitante que no se encontrará con las operaciones de carga y descarga en estos itinerarios turísticos.

#### **1.4. Restricción del tráfico en Puerta del Puente**

##### **Grupo 2 de actuación según PMUS: Ordenación del Tráfico Motorizado**

-Fecha: Pendiente de completar instalación.

-Coste: Una nueva cámara controlada por el servicio de mantenimiento municipal (30.000€).

-Descripción: Se plantea un máximo de conservación en esta zona de gran sensibilidad patrimonial, turística y peatonal, restringiendo el paso de forma exclusiva al transporte público y taxis en sentido único en dirección oeste, que en caso de no permitirlo llevaría a que el tiempo de recorrido de las líneas que unen la ciudad por su parte sur de este a oeste aumentarían más de lo deseable para la eficiencia de este tipo de transporte, y además dejaría desasistida la parte sur del Conjunto Histórico.

Para conseguir dicha restricción se colocará una cámara de lectura de matrícula en Ronda de Isasa a la altura de la calle Caño Quebrado que impida el paso de vehículos no autorizados por la Puerta del Puente.

-Valoración: Se prevé mayor satisfacción y comodidad para el visitante que no se encontrará con tráfico rodado privado en estos itinerarios turísticos, aunque sí se permitirá al transporte público acercar sus recorridos a los usuarios en esta ronda interior, después de varios meses de obras.

**1.5. Restricción del Tráfico en Calle San Fernando**  
**Grupo 2 de actuación según PMUS: Ordenación del Tráfico Motorizado**

-Fecha: Pendiente de completar instalación.

-Coste: La nueva cámara controlada por el servicio de mantenimiento municipal (30.000€).

-Descripción: La restricción en esta calle viene de la mano de evitar el tráfico de paso norte – sur para vehículos que no tienen el destino dentro del Casco Histórico y de esta forma disminuir, en parte, el intenso tráfico que está soportando la calle Alfaro (aprox. 6.500 veh/día). Se prevé una disminución del 30% del tráfico con esta medida.

Pero lo que hace especial a San Fernando con respecto al resto de A.CI.RE. es que se trata de la salida sur de esta zona del Casco para todos los residentes. Por ello, las autorizaciones no sólo deben darse para los usuarios localizados “aguas abajo” (aquellos que deben entrar por ella para llegar a sus viviendas o negocios), sino también para los localizados “aguas arriba” (residentes en la zona).

Para conseguir dicha restricción se colocará una cámara de lectura de matrícula en Ronda de Isasa a la altura de la calle Caño Quebrado que impida el paso de vehículos no autorizados por la Puerta del Puente.

-Valoración: Se prevé mayor satisfacción y calidad para los vecinos de ámbito, así como una reducción de las emisiones y ruido del tráfico de paso, que se pretende disminuir drásticamente.



**1.6. Sustitución de pilonas automáticas por cámaras de lectura de matrícula  
Grupo 2 de actuación según PMUS: Ordenación del tráfico Motorizado**

-Fecha: Pendiente de completar instalación.

-Coste: El de las cámaras, a controlar por el servicio de mantenimiento municipal (30.000€ por unidad).

-Descripción: A excepción de la pilona de la Puerta Sevilla y la de la zona de la Costanillas, todas las pilonas existentes que controlan el acceso a zonas restringidas se sustituirán por cámaras de lectura de matrícula de forma progresiva.

-Valoración: La desinstalación de las pilonas en esos puntos conllevará la reducción de las desventajas que dichos dispositivos ocasionan (accidentes por colisión al no respetar su apertura y retenciones puntuales en la vía por situaciones transitorias como obstrucción de vehículos o averías de pilonas).

**1.7. Nueva regulación de zonas restringidas al tráfico rodado en el Casco Histórico  
Grupo 2 de actuación según PMUS: Ordenación del tráfico Motorizado**

-Fecha: Desde junio de 2011 para su implantación a partir de 2012.

-Coste: Necesita emplear nuevos recursos humanos del Departamento y ciertos medios materiales cuantificables de forma independiente en función de cada uno de los objetivos.

-Descripción: Con el objetivo de normalizar y establecer todos los protocolos necesarios para dar cobertura jurídica a la nueva configuración de la movilidad en el casco histórico se aprueba en Junta de Gobierno Local una nueva "Regulación de zonas restringidas al tráfico rodado en el Casco Histórico de Córdoba", que tiene los siguientes objetivos:

- Clasificar el viario en el Casco Histórico, apareciendo figuras nuevas como "Exclusivamente Peatonales", y "Entornos Especiales".
- Regular las zonas A.CI.RE., unificando e interconexionando las existentes.
- Establecer una señalización única y adecuada

- Catalogar todas las autorizaciones existentes y establecer las condiciones para su autorización
- Establecer los entornos especiales existentes y sus condiciones de uso

-Valoración: Se piensa beneficiosa para todo el usuario de los ámbitos del Casco Histórico, en aspectos medioambientales y de seguridad. Se podrá hacer una evaluación más precisa a partir de su próxima implantación.

## **2. REORGANIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DE ZONAS REGULADAS POR PARQUÍMETROS (ZONA AZUL)**

### **2.1. Redimensionamiento de las Zonas de Estacionamiento Regulado Grupo 4 de actuación según PMUS: Aparcamiento**

-Fecha: Desde septiembre de 2011.

-Descripción: El estudio que se está elaborando desde hace varios meses con el objetivo general de aumentar la disponibilidad de estacionamientos en las zonas de mayor demanda sin perjudicar dentro de lo posible a los residentes en la zona, tiene los siguientes parámetros:

- Reordenar las zonas existentes
- Ampliar su cobertura en los cuatro Centro Comerciales Abiertos y otras zonas fuertemente administrativas
- Crear la figura de zona verde de residente para no perjudicar a este.
- Establecer zona verde en todos los bucles abiertos dentro del Casco Histórico, quitando dentro de este la zona azul.

Coste: La inversión se tratará de compensar íntegramente con la ampliación del contrato de concesión o una nueva concesión administrativa.

Valoración: La elaboración del estudio se está realizando de forma satisfactoria, estando pendiente de implantación que debe tener una acogida positiva en la población si queda justificada la reducción de plazas libres con el objetivo siguiente: Conseguir beneficiar tanto al usuario del comercio, disponiéndose plazas de rotación en viarios de paso, como también se beneficia al vecino residente, que encontrará plazas reservadas en el viario más local, que podrá usar con más ventaja que el vehículo foráneo.

## **3. REALIZACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL Y OTRAS ACTUACIONES AL RESPECTO**

### **3.1. Plan de Seguridad Vial Urbana Grupo 8 de actuación según PMUS: Medio Ambiente y Seguridad Vial**

-Fecha: Adjudicación del contrato en mayo de 2012 a una Consultora especializada.

-Coste de inversión: Mediante una subvención obtenida de la Dirección General de Tráfico se está realizando este Plan con el objetivo de detectar los puntos de mayor

concentración de accidentes en la ciudad y proponer medidas para paliarlos (55.000 €)

-Descripción: El objetivo general que se plantea en esta propuesta es el de desarrollar en el municipio de Córdoba el Plan de Seguridad Vial Urbano aplicando y adaptando la Guía elaborada por la DGT, tal como se indica en el Convenio específico de Colaboración suscrito entre la federación de Municipios y provincias y la Dirección General de tráfico en materia de seguridad vial.

A este objetivo general se le pueden añadir otros específicos, que se adapten a la realidad particular del Municipio de Córdoba y a sus determinadas características urbanas de la ciudad, usos y costumbres, alarma social, etc. Estos objetivos específicos pueden definirse a partir de un análisis previo que permita determinar los grupos de riesgo (peatones, conducción nocturna de fin de semana, vías con un elevado nivel de accidentes, etc.).

En base a los argumentos anteriores, el Plan de Seguridad Vial para el municipio de Córdoba se estructurará de acuerdo con los siguientes ámbitos de actuación:

- Diseño del espacio público y la señalización
- El tráfico y la convivencia de los distintos medio de transporte urbano.
- La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas.
- La movilidad de los colectivos más vulnerables.
- La vigilancia y el control de las infracciones viales y sus causas.
- La atención sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico.
- El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana.
- La formación y la información sobre seguridad vial urbana.
- La coordinación y colaboración entre administraciones.
- La participación social sobre seguridad vial urbana.

Estableciendo para cada uno de estos ámbitos las actuaciones concretas que contribuyan a mejorar la seguridad vial, que se materializarán en lo que se denomina Objetivos Locales.

-Valoración: La elaboración del estudio se está realizando de forma satisfactoria.

### **3.2. Actuaciones en materia de Seguridad vial**

#### **Grupo 8 de actuación según PMUS: Medio Ambiente y Seguridad Vial**

Se trata de actuaciones encaminadas a aumentar la Seguridad Vial con la instalación de tecnologías específicas.

-Fecha: Durante 2011.

-Coste de la Inversión: Se ha empleado 100.000 €, incluyendo el valor de las cámaras 60.000 €, siendo gran parte de los gastos repercutibles al servicio de mantenimiento semafórico, cuyo coste es fijo.

-Descripción: Se trata de 4 intervenciones en puntos conflictivos de la ciudad, que según las estadísticas disponibles, reproducen situaciones de riesgos y accidentalidad que se pretenden erradicar con medidas tales como:

**3.2.1.** Dotación de equipamientos semafóricos y reprogramación en Carretera Palma Del Río

**3.2.2.** Puesta en marcha de foto- rojo con velocímetro en Carretera del Calasancio

**3.2.3.** Paso de peatones semafórico en Isla Tabarca a la altura del Centro Educativo existente.

**3.2.4.** Puesta en marcha de cámaras de vigilancia en el entorno de la Mezquita – Catedral

-Valoración: Muy satisfactoria en todos los casos, habiéndose mejorado la seguridad vial con las instalaciones dispuestas, observándose la disminución del número de vehículos que se sancionaban por exceso de velocidad y del número de accidentes.

#### 4. ACTUACIONES INTEGRALES DE MOVILIDAD EN NUEVOS PLANES URBANÍSTICOS

##### Urbanizaciones que se incorporan a la ciudad

##### **Grupo 7 de actuación según PMUS: Nuevos Desarrollos Urbanísticos**

-Fecha: Durante el primer semestre de 2012 se están terminando varias urbanizaciones, cuyas obras se iniciaron con grandes expectativas antes del año 2007. Entre éstas destacamos:

**4.1.** PP O-5. ( zona Turruñuelos)

**4.2.** PP O-1. (zona sur del Parador de la Arruzafa)

**4.3.** PP O-7. (zona de la prolongación de Avda. de Manolete, Escultor Conde de Zamora y Avenida del Aeropuerto)

-Descripción: Se trata de 3 sectores urbanizables que se incorporan como nuevos ensanches, que vendrán a compactar la ciudad al oeste, en el borde de la Ronda Oeste, donde se localizaban otras barriadas aisladas como San Rafael de la Albaida, Miralbaida o las Electromecánicas.

-Coste: Casi íntegramente soportado por urbanizadores y promotores privados.

-Valoración: En general han incorporado ciertas estrategias de movilidad desde la concepción del Plan Parcial correspondiente, aunque se han completado durante las obras medidas y correcciones con los actuales criterios sostenibles. Contienen todas ellas itinerarios y paseos peatonales amplios y carriles bici que conectan espacios libres y equipamientos y, además, se ha empleado en los viarios sistemas de calmado de tráfico, que según la jerarquía viaria establecida distingue entre calles de paso y calles de estar.

No obstante, con el parón inmobiliario actual, las previsiones de nuevas edificaciones que se erigen hacen pronosticar un escaso nivel de ocupación durante algún tiempo, con las complicaciones que eso conlleva para la gestión de la ciudad.

## 5. SEÑALIZACIÓN ORIENTATIVA DE LA CIUDAD

Se destacan dos Instalaciones de Células Informativas para facilitar la orientación al conductor en la ciudad:

### 5.1. Asociadas a la señalización del nuevo Centro Comercial en zona de Turruñuelos **Grupo 3 de actuación según PMUS: Ordenación de Trafico motorizado**

-Fecha: Instalación en junio y mayo de 2012.

-Descripción: Asociadas a la apertura de este nuevo Centro Comercial se han instalado, señalización orientativa de los polos de interés público y privado de gran parte de la ciudad, según los criterios del "Plan Director de Señalización Orientativa" existente.

Coste de la Inversión: Más de 160.000 € (financiado por entidad privada)

Valoración: Se ha continuado con la anteriormente realizada de Hoteles y Restaurantes subvencionada parcialmente por la Junta de Andalucía, renovándose con gran calidad parte de los paneles y postes obsoletos y deteriorados.

### 5.2. Señalización en Polígono de la Torrecillas y Amargacena **Grupo 3 de actuación según PMUS: Ordenación de Trafico motorizado**

-Fecha: Instalación a partir de junio de 2012.

-Descripción: Se ha firmado convenio con la asociación de empresarios de estos polígonos industriales (APREAMA), para la señalización orientativa de sus empresas y el mantenimiento de estas.

## 6. ACTUACIONES EN TRANSPORTE PÚBLICO

### 6.1. Adquisición de Vehículos Híbridos

#### **Grupo 8 de actuación según PMUS: Medio Ambiente y Seguridad Vial**

-Fecha: El contrato de compra de los tres vehículos es de 27/12/10, habiéndose efectuado la entrega de los mismos entre los meses de julio y agosto de 2011. La incorporación al servicio de la empresa tuvo lugar el 20/01/12.

-Coste de la inversión: 954.375,50€ (sin IVA)

- Descripción: este proyecto se compone de la adquisición de tres vehículos híbridos, gasoil/eléctricos, del fabricante Castrosua y del modelo Tempus 9,56 metros. Se trata de las primeras unidades de producción, que montan un sistema de baterías que permite circular en eléctrico puro en partes del recorrido. Las baterías son del modelo "Zebra" lo que conlleva la necesidad de pequeñas modificaciones en las instalaciones de aparcamiento para facilitar la carga en local y mantener la temperatura de las mismas.

El objetivo de estos vehículos es dar servicio en las zonas centrales de la ciudad, donde hay tres factores a tener en cuenta. El primero de ellos es el tamaño, debido a la estrechez del viario. El segundo es la emisión de ruidos, por eso este modelo presenta la capacidad de circular en eléctrico con emisiones de ruido menores; y por último las emisiones de gases y calor, que se ven también reducidas por la posibilidad de trabajar en eléctrico.

- Valoración: la valoración de este proyecto es satisfactoria hasta el momento. Solo se han detectado problemas de refrigeración en los primeros días de calor. El rendimiento en combustible está en valores cercanos al 45% con respecto a la media de la flota, si bien es cierto que el menor tamaño juega a su favor. Este además es el principal problema que se ha detectado, la capacidad de carga del vehículo. Se valorará en siguientes fases la opción de ir a vehículos de similares características pero un tamaño más estándar de 12 metros.

### 6.2. Estudio e Implantación del Nuevo Plan de Líneas

#### **Grupo 2 de actuación según PMUS: Transporte Colectivo**

- Fecha: La adjudicación del pliego tuvo lugar en el Consejo de 28/04/11 y los trabajos se han llevado a cabo durante el año 2012, haciéndose públicos en la



presentación a los ciudadanos en el mes de marzo, y estando prevista su entrada en funcionamiento para junio de este mismo año.

-Coste de la inversión: Se tienen dos conceptos diferenciados:

- Estudio reordenación red de líneas: 91.300€ (sin IVA)
- Publicidad y marketing nueva red: 38.555,49€ (sin IVA)

El primero de los conceptos hace referencia a los trabajos realizados por una empresa consultora especialista en el área en cuestión, incluyendo los modelados, software y trabajos de campo necesarios. En el segundo se aglutinan los costes de marketing, diseño y producción de planímetros, señalética y demás herramientas de comunicación. A estos factores habría que añadir los costes internos de un Área de AUCORSA dedicados en exclusiva, así como gran parte de colaboración del resto de áreas.

- Descripción: Como consecuencia de los cambios experimentados por la ciudad, y por la necesidad de acercar el transporte público por parte de AUCORSA a sus clientes, se inicia este proceso de modernización. Partiendo de la matriz de origen destino, del análisis de calidad percibida y de la desviación entre el servicio y la demanda, se ha formulado un nuevo plan de líneas que tiene como objetivo el hacer el transporte urbano más directo e intuitivo, con recorridos más rápidos y con una mayor cobertura.

- Valoración: Hasta el momento se han llevado a cabo las etapas intermedias de este plan, que debe culminar con la puesta en servicio de dicha red en el mes de junio. En los primeros modelos, la red arroja unos datos optimistas de velocidad comercial, recorridos y emisiones.

### **6.3. Campaña “Pedalea con el Bus”**

#### **Grupo 2 de actuación según PMUS: Transporte Colectivo**

-Fecha: La experiencia intermodal tuvo lugar entre el 23 de enero y el 23 de marzo de 2012.

-Valor de la inversión: Elaboración de pegatinas y normas de uso: 353,97€

-Descripción: De manera coordinada con los representantes de las asociaciones de ciclistas de Córdoba, se ha llevado a cabo una experiencia de uso compartido bicicleta bus. Durante el tiempo de la misma, se realizaron dos actividades

simultáneas. La primera de ellas el transporte de cualquier tipo de bicicleta en la línea que conecta con el campus de Rabanales. La segunda, el permitir fuera de las horas punta, el subir bicicletas plegables al interior del Bus, en aquellos vehículos dotados de doble plataforma, en primer lugar en la línea 6 al tener una dotación y recorrido acorde con el carácter de experimento de la campaña. Par ello se han generado una serie de normas que se pueden encontrar en nuestra página web o en los buses.

- Valoración: La valoración de la iniciativa fue desigual. Los soportes externos no tuvieron mucho uso, posiblemente debido a la novedad de la iniciativa. Sin embargo, si que se regularizó una actividad en los vehículos de la flota urbana, por lo que dicha normativa sigue en vigor, ya sin limitación de líneas.

#### **6.4. Varios**

##### **Grupo 8 de actuación según PMUS: Medio Ambiente y Seguridad Vial**

Adicionalmente se ha incurrido en otra serie de costes indirectos derivados de la implantación de medidas relacionadas con la protección del medioambiente así como a la movilidad sostenible en el municipio de Córdoba como son los cursos realizados por el personal de la empresa relacionados con la tecnología de los nuevos vehículos híbridos así como otros orientados a la conducción eficiente encaminados a la reducción del consumo de combustible y la menor emisión de gases a la atmósfera, etc.

## 7. SERVICIO DE AUTO TAXI

### 7.1. Mejora de la flota de híbridos

#### Grupo 8 de actuación según PMUS: Medio Ambiente y Seguridad Vial

-Fecha: Entre abril de 2011 y la actualidad.

-Descripción: 33 vehículos híbridos se ha adquirido por el gremio del Taxi durante estas fechas, lo que supone un incremento del 37 % del número de los ya existentes, que son 90 unidades.

-Coste de la inversión: Privada, sin repercusión municipal.

-Valoración: Importante esfuerzo que supondrá una reducción del consumo energético y de las emisiones de gases contaminantes.

### 7.1. Elaboración de nueva Ordenanza Municipal de Taxi

#### Grupo 5 de actuación según PMUS: Gestión de la Movilidad y demanda

-Fecha: A partir de marzo de 2012 se está trabajando en la redacción.

-Descripción: Se tratará de introducir algunas modificaciones tras la entrada en vigor del Reglamento del Taxi en Andalucía (Decreto 35/12, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo). Estas son:

En cuanto a transferencias de licencias:

- La transferencia "inter vivos" es libre, comunicando el precio de la operación, con la posibilidad de ejercicio municipal del derecho de tanteo y retracto.
- La transmisión "mortis causa" es posible a cualquier heredero forzoso (incluido el cónyuge) o a la comunidad hereditaria, pero en 30 meses desde el fallecimiento debe cumplirse por el adquirente con todos los requisitos que, en general, se exigen para ser titular de licencia.
- Se incide, de forma particular, en el nuevo adquirente, exigiendo los siguientes requisitos generales para acceder a la licencia: carné municipal de conductor, alta en RETA, declaraciones censales, plena y exclusiva dedicación, pago de tasa municipal, acreditar disposición del vehículo y taxímetro, sometimiento a la Junta Arbitral de Transporte y pago de sanciones pendientes.
- Por excepción, en las transmisiones "mortis causa", el heredero tiene un plazo de 30 meses desde el fallecimiento para obtener el carné municipal, pudiendo explotar la licencia mediante conductor asalariado.
- Posibilidad de autorizar la suspensión de las licencias por enfermedad o accidente o avería, o bien contratar un asalariado en los dos primeros casos,

- previa solicitud al Ayuntamiento.
- No es necesario ser propietario del vehículo adscrito a la licencia, pero sí acreditar su disposición. (Pueden utilizarse el "leasing" o el "renting").
  - Prestación del servicio por el titular, que únicamente puede contratar asalariados, previa autorización municipal, en los siguientes supuestos:
    - Cuando se adquiere la licencia por herencia se puede contratar asalariado durante el plazo de 30 meses, hasta que el titular obtenga el carné municipal.
    - Enfermedad o accidente en el que se ha autorizado por el Ayuntamiento la contratación de asalariados.
    - Explotación de la licencia por el asalariado en horario diferente al del titular.
    - Posibilidad de autorizar el coche compartido con cobro individual por plaza.
    - Posibilidad de autorizaciones de turnos de trabajo por razones de control de la oferta.
  - El conductor del taxi puede negar el servicio a quienes resulte acreditado que no han satisfecho servicios anteriores y, al efecto, serán requeridos para adelantar el precio del servicio mínimo urbano y la totalidad del precio del servicio interurbano.
  - Introducción de la tarifa interurbana en el taxímetro.
  - Introducción de nueva tipificación de infracciones y sanciones.
  - Plazo de regulación de la carencia de requisitos para ser titular de licencia:
    - Los herederos de licencias tienen 4 años.
    - Los demás que no estén dados de alta en RETA tienen 15 meses.

Las principales novedades del Reglamento que precisan de regulación en la Ordenanza Municipal u otra iniciativa de la Administración Local y/o Autonómica para su efectiva aplicación son:

- Regulación del visado de las licencias (ya lo tenemos en Córdoba).
- Posibilidad de solicitar a la Junta de Andalucía de ampliación de plazas de los vehículos hasta nueve.
- Emisión obligada de tickets de impresora del taxímetro (ya lo tenemos en Córdoba).
- Fomento de la reducción de contaminantes.
- Regulación de las emisoras.
- Regulación de la concertación previa del servicio.
- Posibilidad de solicitar a la Junta de Andalucía la aprobación de tarifas interurbanas especiales para determinar poblaciones.
- Posibilidad de aprobar en la tarifa un importe por servicio de radio taxi.

**Córdoba, 11 de Junio de 2012**