



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Integración de la gestión del aparcamiento y del acceso



La CIVITAS Initiative es una acción europea de apoyo a las ciudades para la implantación de una política integrada de transporte sostenible, limpio y energéticamente eficiente. Lo aprendido durante las fases de planificación, aplicación y funcionamiento de las actividades puede concretarse en doce Policy Advice Notes, que ofrecen una idea de cómo abordar los problemas del transporte urbano que deberán afrontar las ciudades de la Unión Europea en un futuro.



Integración de la gestión del aparcamiento y del acceso

Mejorar la calidad de vida en los espacios urbanos en áreas sensibles de la ciudad.

Desde 2002 la CIVITAS Initiative es co-financiada por la Comisión Europea y contribuye a que las ciudades dispongan de un sistema de transporte urbano más sostenible, más limpio y de mayor eficiencia energética, probando y evaluando una ambiciosa combinación integrada de tecnología y de medidas políticas. Durante el programa CIVITAS II (2005–2009) se adoptaron varias medidas destinadas a reducir el tráfico de vehículos particulares en zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental de algunas ciudades europeas. Los aspectos más relevantes sobre la aplicación de estas medidas y de las experiencias de estas ciudades se resumen en esta Policy Advice Note con el fin de apoyar e informar a los políticos locales y a otros responsables de la toma de decisiones interesados en estas acciones.

Perspectiva general

DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

En cada ciudad se debe fomentar la reducción del uso del vehículo particular en zonas urbanas para mejorar las condiciones de vida y minimizar la congestión. Es posible conseguir este objetivo mediante el desarrollo de reglamentos de acceso y aparcamiento de vehículos en zonas sensibles de la ciudad, como por ejemplo:

1. Restringir y regular el espacio de aparcamiento (p. ej. mediante sistemas de permiso).
2. Fijar precios de los espacios de aparcamiento.
3. Restringir y regular el acceso a zonas sensibles (como cascos urbanos históricos) para distintos grupos de usuarios.
4. Régimen de fijación de precios para acceder a zonas sensibles.





5. Definición de zonas de baja emisión a las que sólo tengan acceso los vehículos que cumplan una determinada norma de emisión de gases.

GRUPOS OBJETIVO

Los principales grupos objetivo son los ciudadanos que residen en la zona de restricción y los comercios locales (restaurantes, pubs, pequeñas tiendas y demás servicios locales) que se ven afectados directamente por las medidas. Asimismo, las medidas tienen por objeto tratar de influir en las personas que trabajan en la zona de restricción (pero que viven fuera) o en otros visitantes que desean acceder en coche a la zona de restricción.

IMPACTO Y VENTAJAS

Introducir en una ciudad la gestión del aparcamiento o del acceso se traduce principalmente en una mejora de la calidad de vida de la ciudad dado el menor nivel de tráfico privado en las carreteras. Es posible obtener las siguientes ventajas:

Para el público

- Mejora de la calidad del aire al reducirse la contaminación que genera el tráfico motorizado (materia de partículas, monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, etc.).
- Reducción del ruido y de la congestión por haber menos tráfico motorizado.

- Menos congestión debida al tráfico en busca de zonas de aparcamiento.
- Mayor seguridad del tráfico.
- Aumento de la cuota de los modos de desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público.
- Atractivo del transporte público gracias a la mayor velocidad de desplazamiento de los autobuses y a su fiabilidad por no haber congestión.
- Mejor accesibilidad para los lugares que generan desplazamientos de modos suaves, p. ej. las escuelas, adonde los alumnos acuden normalmente a pie o en bicicleta).
- Mejor conservación y acceso a emplazamientos con patrimonios culturales.
- Genera beneficios (derivados de los permisos o las multas) para la ciudad destinados a mejorar el sistema de transporte a favor de los modos sostenibles.

Para los particulares

- Mejores condiciones de vida y salud para los residentes al haber menos tráfico de vehículos particulares (especialmente en relación con la seguridad de los menores).
- Mejores servicios urbanos y más satisfacción para los clientes, a quienes les gusta ir de compras por calles comerciales peatonales.
- Mejora del valor de los servicios para los trabajadores y visitantes.

Para las empresas

- Apoyo al comercio local gracias a la mejora del atractivo y del paisaje urbano de una zona.
- Posibilidad de reducir el número de locales comerciales y apartamentos vacíos.





CONDICIONES MARCO PARA EL ÉXITO

Una condición previa evidente para que tenga éxito la implantación de un programa de gestión del aparcamiento y acceso es que existan problemas graves como la congestión o la falta de espacio de aparcamiento en la ciudad o en partes de la misma. Es aconsejable implantar estas medidas en zonas donde se solapen o compitan diferentes usos (p. ej. en zonas con diversidad de usos comerciales, turísticos y recreativos, donde la necesidad de espacios de aparcamiento es elevada durante todo el día). Además, es importante que se establezca el correspondiente marco legal a nivel nacional, especialmente en lo relativo al control y cumplimiento de los reglamentos y a la introducción de zonas de baja emisión.

Fases y plazos de implantación

Cuando se implanta un programa de gestión del aparcamiento o acceso, deben tenerse en cuenta varias cuestiones importantes, incluyendo las medidas de apoyo y un plazo razonable para su implantación.

ETAPAS DE TRABAJO

1. Información requerida

- Análisis de la situación actual del tráfico (generación de desplazamientos, situación del aparcamiento, congestión, zonas sensibles, actitudes de los ciudadanos, etc.).
- Estudio de los últimos avances técnicos y soluciones tecnológicas probadas.
- Análisis de las posibles repercusiones.

- Intercambio de experiencias con otras ciudades desde el principio del proceso de planificación. La homogenización de las condiciones de acceso entre ciudades puede resultar mutuamente beneficiosa permitiendo el desarrollo de equipos estándar y la contratación conjunta.
- Analizar si la situación jurídica actual entra en conflicto con las medidas. Si es preciso, deberán definirse nuevas normativas.
- Recabar las opiniones públicas sobre las medidas restrictivas con el fin de diseñar estrategias de implantación y campañas de información adecuadas.

2. Entablar comunicaciones

- Identificar a las partes interesadas y comenzar las consultas con todos los grupos interesados pertinentes.
- Entablar la comunicación con las concejalías correspondientes y demás servicios del ayuntamiento desde el principio del proceso para obtener la conformidad política.
- Informar a los ciudadanos de los problemas del tráfico y los posibles efectos positivos de las medidas.





3. Diseño del concepto

- Definir los objetivos generales (p. ej. la rotación del aparcamiento, minimizar los impactos negativos de los vehículos motorizados en el centro urbano, la eliminación de determinados tipos de vehículos) y comprobar la coherencia de estos objetivos con la estrategia de transporte y otros documentos estratégicos (es decir, los planes generales de espacios).
- Garantizar el respaldo político de las autoridades locales (p. ej. el apoyo de la mayoría).
- Elaborar un plan de trabajo y una estrategia específica (p. ej. el sistema de administración y cumplimiento).
- Definir criterios de restricción para los distintos tipos de vehículos (transporte de mercancías, vehículos limpios, autobuses turísticos, taxis, etc.) o categorías de usuarios (residentes, comerciantes, repartidores, etc.) que pueden aparcar o tener acceso a la zona restringida.
- Comenzar a definir los distintos tipos de permisos (provisional, permanente, personal, vinculado a vehículos) y el debido cumplimiento de los mismos (es importante no hacer excesivas excepciones).
- Seleccionar una tecnología adecuada de reconocimiento y cumplimiento (de alta o baja tecnología) o las infraestructuras y los mecanismos de control (bolardos, programas informáticos, cámaras, tarjetas).
- Decidir el modelo económico: ¿Deben contratarse la implantación y explotación de las medidas o deben llevarse a cabo de manera interna?
- Identificar la zona geográfica para la medida en estrecha colaboración con todas las partes interesadas.
- Discutir las tarifas y el uso al que se destinarán los ingresos (distintos usos para los cobros y para las multas).

- Definir medidas adecuadas para evitar que aumente el aparcamiento en la calle de las zonas circundantes (p. ej. mediante el aparcamiento disuasorio).
- Analizar detenidamente las repercusiones que las medidas planeadas tendrán sobre el tráfico en carretera y garantizar que la capacidad de las rutas periféricas y las instalaciones de aparcamiento fuera de la zona restringida sean suficientes para dar cabida a los vehículos desviados.
- Garantizar que el servicio de transporte público en las zonas restringidas sea el adecuado.

4. Implantación

- Introducir medidas de gestión e informar a los habitantes de la nueva normativa y de las rutas alternativas y servicios de aparcamiento fuera de la zona restringida (punto de información, señales fijas, GPS, Internet, medios de comunicación).
- Informar al público del uso que se hace de lo recaudado.
- Organizar cursos de formación para un número suficiente de empleados (p. ej. la policía) para poder controlar los vehículos que aparcan o acceden a las zonas restringidas.





MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA POTENCIAR LOS EFECTOS POSITIVOS

Es posible potenciar los efectos positivos de las medidas fomentando modos alternativos como el transporte público, el desplazamiento en bicicleta y a pie. Estos modos deben favorecerse mediante la implantación de zonas seguras peatonales y para bicicletas y planes de prioridad para los peatones, la sustitución de pasos peatonales subterráneos por nuevos cruces peatonales señalizados a nivel de superficie, aceras y carriles bici más anchos, etc. siempre que sea posible en la ciudad. Es aconsejable desarrollar la zona restringida como centro de los modos de transporte suave y, por tanto, prestar servicios especiales como son las bicicletas públicas, aparca-bicis, puestos para reparar o inflar las ruedas de las bicicletas. También resulta conveniente introducir sistemas de onda verde de semáforos para los ciclistas y peatones, semáforos con cuenta atrás y otros tipos de señales. La accesibilidad de la zona afectada por parte del transporte público debe mejorarse (construcción de carriles bus, programas de prioridad para el transporte público, más paradas del transporte público, introducción de vehículos más modernos, etc.). Asimismo, los sistemas de uso acompañado y uso compartido de vehículos pueden garantizar la accesibilidad a las áreas reduciendo la dependencia de un vehículo particular, siempre que estos vehículos queden exentos en las zonas restringidas.

En cuanto al tráfico motorizado particular, es importante facilitar indicaciones sobre rutas para garantizar que las áreas puedan circunvalarse y puedan localizarse los aparcamientos adecuados (también el aparcamiento disuasorio) sin que se genere más tráfico. También son fundamentales directrices y normativas para el reparto de mercancías en las zonas afectadas (p. ej. repartos nocturnos o centro de distribución urbano).

PLAZO

Analizar la situación actual del tráfico de una determinada zona suele llevar entre doce y dieciocho meses. Dependiendo de la extensión de la zona y del sistema planeado, el desarrollo de un concepto de gestión del aparcamiento y acceso puede suponer doce meses o más ya que el concepto debe desarrollarse con detenimiento teniendo en cuenta los intereses de todas las partes implicadas con el fin de identificar una zona adecuada y conveniente donde aplicar las medidas. Algunas de las ventajas resultarán evidentes inmediatamente después de la implantación, como es la reducción del tráfico de tránsito. Se precisará más tiempo para determinar las tendencias económicas y de calidad del aire.

En cuanto al tiempo de implantación, en algunas ciudades CIVITAS se experimentó lo siguiente:

- En Norwich (Reino Unido) se tardaron dos meses en introducir un acceso restringido del tráfico motorizado particular a dos calles del centro urbano durante las horas de mayor tránsito peatonal (de 10.00 h a 16.30 h).
- En Toulouse (Francia), se introdujo una nueva política de gestión del aparcamiento en seis zonas de la ciudad. La fase de realización de esta medida comenzó al octavo mes de la medida y concluyó en el mes treinta y seis.





¿Qué inversiones conlleva?

Debe obtenerse financiación para realizar un análisis completo del transporte sobre los flujos del tráfico y la situación actual del aparcamiento y para desarrollar el concepto para un plan de restricción. Además, debe tenerse en cuenta el coste de un sondeo sobre la actitud de los residentes. Una vez aprobado el concepto, es preciso un presupuesto para las infraestructuras y equipamientos adicionales, como son las máquinas de pago con tarjeta, sistemas de supervisión, señalización e instalación de estos elementos físicos. Por ejemplo, en La Rochelle (Francia), se dotó a tres zonas de control de acceso con bolardos elevadores, cámaras y otros equipos. El coste de esta medida no superó los 300.000 EUR.

Los costes de explotación (personal de control, mantenimiento de máquinas de pago, administración) dependen de los salarios que se paguen normalmente en la zona. Las medidas descritas implican un gran coste pero las inversiones pueden amortizarse con los ingresos obtenidos del sistema de gestión del aparcamiento o acceso y con las multas por infracciones de aparcamiento o acceso. También pueden obtenerse beneficios con el alquiler de espacios públicos en las zonas restringidas que se rediseñen como peatonales o aptas para restaurantes, cafeterías y pequeños comercios. Por ejemplo, en el verano de 2008 en Ploiesti (Rumanía), se recaudaron 6.600 EUR de restaurantes y negocios que utilizan el espacio libre de las calles.

Los principales estímulos que actúan como precursores del éxito

Los factores que se relacionan a continuación constituyen los principales estímulos para poner en marcha e implantar de manera eficaz y satisfactoria las medidas descritas anteriormente:

- Compatibilidad de las medidas con la política general de transportes de la ciudad.
- Presencia de un defensor de las medidas, como puede ser el alcalde de la ciudad o una mayoría política del ayuntamiento con potestad para acelerar las decisiones.
- Cooperación entre políticos, administradores, concejalías de transporte, medio ambiente, infraestructuras y urbanismo, así como la policía, para aprobar y gestionar la implantación.
- Campañas mediáticas que informen de las condiciones de vida y de los posibles beneficios en determinadas zonas.
- Buena cobertura de transporte en la zona afectada y autoridades y operadores del transporte público que sean capaces de mantener un servicio más fiable con menos congestión.
- Los centros educativos que deseen mejorar la accesibilidad a la zona a través de modos suaves de transporte.
- Servicios de aparcamiento disuasorio debidamente diseñados.
- Consultas detalladas y amplias con el público y las empresas con el fin de aclarar a las partes interesadas que las medidas mejoran el atractivo de la zona y que favorecen el comercio local.
- Recursos financieros seguros (p. ej. incluyendo las medidas en la “estrategia de desarrollo urbano” para la que pueden solicitarse importantes fondos estatales y europeos).
- Ofrecer varias posibilidades de pago de tarifas (p. ej. en línea, por telefonía móvil, etc.).



Estrategias para lograr una implantación satisfactoria

Todas las fases de trabajo deben ir acompañadas de conversaciones y reuniones de los grupos de trabajo con el fin de identificar los obstáculos con suficiente antelación y reaccionar de inmediato ante los problemas.

Respaldo político

Los políticos podrían no respaldar las medidas lo suficiente debido a la percepción negativa de las partes interesadas, los residentes o los comerciantes (especialmente si hay elecciones a la vista). Por tanto, es fundamental implicar a todos los grupos interesados en la planificación y toma de decisiones desde una fase temprana. Además, deberían celebrarse reuniones con las partes interesadas y las personas pertinentes desde el principio con el fin de tratar los factores críticos, los posibles beneficios y explicar las repercusiones positivas de las medidas en la zona. Son de gran utilidad estudios que revelen los efectos positivos en la calidad de vida y el apoyo mayoritario de la población.

Aceptación

Introducir medidas restrictivas puede suscitar reacciones negativas de los residentes y para los intereses económicos. En muchos casos, se produce un movimiento de presión contra

las medidas. Un modo de superar esta actitud negativa consiste en mostrar los beneficios del plan a grupos concretos de personas afectadas. Por tanto, debe ponerse en práctica una estrategia de comunicación integral. Al objeto de que las ideas y los objetivos de las partes interesadas sean coherentes con las de los directores y diseñadores de proyectos, ambos grupos deben trabajar estrechamente para estudiar los distintos puntos de vista y crear una idea común. Por ejemplo, la ciudad debe trabajar codo con codo con las asociaciones empresariales y reconocer que les preocupa que un aumento drástico de las tarifas pueda repercutir negativamente en diversos negocios de la ciudad. Las partes interesadas más importantes deben considerar las nuevas tarifas aceptables. Además, es importante contar con una clara estrategia sobre cómo hacer cumplir la nueva normativa (p. ej. con la intervención de la policía o con un sistema de identificación electrónico).

Con el fin de reducir la percepción negativa de las medidas, es conveniente introducir elementos que mejoren la accesibilidad mediante transporte público o por otros modos sostenibles de manera simultánea. Estas mejoras deben presentarse como parte integrante de las medidas de restricción. Para ello, un elemento clave son las estrategias efectivas de promoción.

Gestión financiera

Con el objeto de garantizar la provisión de fondos para implantar las medidas, se precisa una resolución del ayuntamiento. Si se implantan medidas de gestión del aparcamiento, éstas suelen tener capacidad de autofinanciación e incluso pueden generar más ingresos al ayuntamiento. No obstante, conviene aclarar cómo se van a distribuir los ingresos netos.

Es fundamental elaborar un plan comercial en el que se identifiquen las fuentes de financiación. Debe crearse una estructura de gestión financiera para resolver los conflictos de intereses y controlar las finanzas.





Condición de un marco legal

La falta de legislación y de una definición de los valores límite de las emisiones a nivel nacional podría suponer un obstáculo para la implantación de restricciones de acceso basadas en las emisiones de los automóviles. Se recomienda utilizar como normativa nacional el reglamento europeo en el que se especifican las clasificaciones de emisiones de vehículos.

Asimismo, la imprecisa legislación relativa al espacio público, el control de accesos o las normas de acceso limitado pueden obstaculizar la implantación de las medidas. En este caso, podría requerirse la elaboración de normas municipales por parte de la administración pública aprobadas por los candidatos locales elegidos.

Institución y organización

Los estrictos y lentos procesos administrativos para obtener las autorizaciones precisas pueden obstaculizar la elaboración del plan de desarrollo. El proceso no puede permitir que los residentes pierdan el interés por el proyecto y sientan inseguridad por el futuro de las medidas. Las entidades públicas y privadas (p. ej. los operadores del transporte público y de aparcamientos) deben cooperar para hallar una estrategia común de tarifas, aun cuando tengan intereses distintos. Los comerciantes y residentes deben participar muy activamente en los procesos dada su preocupación por el acceso a los comercios y la pérdida de clientela que accede en coche.

ELEMENTOS CLAVE A TENER EN CUENTA

- Debe existir una buena cobertura de transporte público en la zona afectada que garantice la accesibilidad.
- Es fundamental la cooperación entre el ayuntamiento y las asociaciones empresariales. Debe reconocerse la preocupación de que un aumento drástico de las tarifas podría incidir negativamente en algunas empresas de la ciudad. Las partes interesadas más importantes deben considerar las nuevas tarifas aceptables.
- Es importante contar con una estrategia clara para hacer cumplir la nueva normativa.
- Puede que sea preciso desarrollar normativas municipales relativas al espacio público, el control de accesos o normas de acceso limitado.

¿Qué personas clave deben implicarse?

LAS PARTES INTERESADAS

Las medidas restrictivas siempre suscitan debates polémicos entre distintos grupos. Por tanto, es fundamental implicar a todas las partes interesadas de manera muy activa desde el comienzo del proceso de planificación:

- El público (residentes de la zona afectada, empleados afectados en sus lugares de trabajo, visitantes que vienen a estudiar, a hacer compras, por ocio o por turismo). Pueden mostrarse a favor de las medidas si son conscientes de la contaminación del aire y del ruido en las zonas donde viven o trabajan y si están insatisfechos con la situación actual del tráfico (falta de espacio para aparcar, congestión, condiciones inseguras, etc.).



www.eutis.org



- La dirección de seguridad vial (p. ej. para los permisos relacionados con la disposición física de las zonas restrictivas).
- La administración de ferrocarriles del Estado, si la estación de ferrocarril se convirtiera en un elemento importante para prestar servicios de aparcamiento disuasorio.
- Grupos de defensa de los automovilistas.
- Las empresas municipales y regionales (comercios y operadores comerciales y transportistas, grupos de empresas de reparto y el sector del transporte) suelen oponerse a las medidas y pueden conseguir que falle el programa, pero si se les implica y apoyan un plan, podrá ser beneficioso para el sector público y privado.
- Los operadores del transporte público y los grupos o iniciativas de interés local (p. ej. para las personas mayores, los discapacitados, los grupos de ciclistas y marcha).
- Los medios de comunicación locales.

Se puede invitar a las partes interesadas a que participen en la “mesas redondas” que deberían celebrarse durante todas las fases de planificación e implantación con el fin de evitar situaciones críticas y obstáculos con posterioridad. Deben organizarse conferencias de prensa, actos públicos y encuestas para explicar las circunstancias y las ventajas de las medidas, para sensibilizar y para obtener información sobre posibles mejoras.

PRINCIPALES SOCIOS EN EL PROYECTO

La participación de los siguientes socios es fundamental para el éxito de la implantación de las medidas de gestión del aparcamiento o acceso:

Los responsables de la toma de decisiones

- Los administradores municipales o regionales suelen asumir el papel de liderazgo.
- Los políticos con el fin de asegurarse el apoyo político.
- Las empresas públicas o los operadores del transporte.

Operadores

- La policía u otra organización de control del tráfico responsable de hacer cumplir el plan.
- Operadores privados contratados por la autoridad municipal o una empresa de la ciudad.
- Los operadores del transporte pueden intervenir en el caso de explotación de aparcamientos disuasorios y para ajustar el servicio dentro de la zona restringida.

Financiadores

- Los gastos iniciales de las medidas suelen asumirlos generalmente la administración municipal o regional, que también deberían ocuparse de la gestión financiera.
- Si implica a los proveedores del servicio de control, cumplimiento y cobro, las agencias de servicios financieros o de tarjetas de crédito deberían encargarse del sistema de pago, del cobro en las calles y de las actividades de gestión interna.

Otros

- Las comunidades de vecinos y la administración de viviendas de la zona.
- Las organizaciones de empresas locales ubicadas en la zona afectada.
- Organizaciones no estatales (p. ej. defensores de la bicicleta, grupos ecologistas).
- Centros educativos y guarderías (docentes, niños con padres).





Enumeración de ejemplos prácticos de CIVITAS II

En el programa CIVITAS II catorce ciudades implantaron medidas relacionadas con la gestión del aparcamiento y restricción de accesos:

Burgos (España): Estrategia integrada de restricción de acceso; Estrategia y gestión del aparcamiento.

Debrecen (Hungría): Estrategia integrada de restricción de acceso; Estrategia y gestión del aparcamiento.

Génova (Italia): Estrategia integrada de control de acceso y régimen de cobro de carreteras.

Cracovia (Polonia): Cumplimiento de las restricciones de acceso y de la estrategia integrada de control de accesos.

La Rochelle: (Francia): Diseño del plan de control de accesos para autobuses turísticos y ampliación de las zonas de control de acceso.

Malmö (Suecia): Ampliación de zona medioambiental para vehículos pesados y cumplimiento normativo.

Norwich (Reino Unido): Introducción de zona de baja emisión; Restricciones de acceso de tiempo controlado y régimen de acceso prioritario para vehículos de mercancías limpios.

Odense (Dinamarca): Introducción de zona de baja emisión; Restricciones de acceso de tiempo controlado y régimen de acceso prioritario para vehículos de mercancías limpios.

Ploiesti (Rumanía): Desarrollo de una zona despejada.

Preston (Reino Unido): Evaluación de la calidad del aire y estrategia de zonas despejadas; Desarrollo de zonas despejadas y ampliación de áreas peatonales y regulación del tráfico mediante el control de accesos.

Stuttgart (Alemania): Opciones políticas para la restricción de accesos.

Suceava (Rumanía): Ampliación de zona de baja emisión.

Toulouse (Francia): Definición e implantación de una nueva política de gestión del aparcamiento.

Venecia (Italia): Gestión del acceso al centro urbano y estrategias de gestión del aparcamiento.

SI DESEA AMPLIAR LA INFORMACIÓN, VISITE WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

El sitio Web de CIVITAS incluye información sobre **noticias y eventos** en relación con CIVITAS. Ofrece una perspectiva general de todos los **proyectos CIVITAS, de las ciudades CIVITAS** y mantienen los datos de contacto de más de 600 personas que trabajan en el seno de CIVITAS.

Además, se ofrece una visión en profundidad de **más de 650 escaparates innovadores** de las ciudades piloto CIVITAS.

Visite la Web de CIVITAS y busque **excelentes ejemplos de experiencias** en materia de transporte urbano sostenible actualmente en marcha en diferentes ciudades. Si alguna de las ideas le conviene a su ciudad o simplemente le interesa ampliar la información, puede contactar con la persona encargada de esta medida.



Contacto

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9 -11
2000 Szentendre
HUNGARY

Correo electrónico: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluación, supervisión y divulgación de CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Diseño:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fuentes:** Todas las fotos han sido facilitadas por las ciudades CIVITAS y el equipo CIVITAS GUARD (salvo si se indica lo contrario) y han sido aprobadas para su reproducción en esta publicación. Las cifras y los valores facilitados están basados principalmente en los resultados de los proyectos de demostración de CIVITAS, indicados por las ciudades participantes. Se ha extraído información complementaria de otros documentos cuando se ha estimado oportuno. **Edición de 2010.** Impreso en Austria.

Ni la Comisión Europea, ni ninguna persona que actúe en representación de la Comisión, son responsables por el uso que pueda hacerse de la información contenida en esta publicación. Los puntos de vista expresados en esta publicación no han sido adoptados ni aprobados en modo alguno por la Comisión y no deberían tratarse como una declaración de los puntos de vista de la Comisión.

La CIVITAS Initiative está cofinanciada por las secciones de Energía y Transportes del Programa Marco IDT de la UE.

CIVITAS