

Medidas en relación con un transporte sostenible

Este sector es sin duda uno de los ejes prioritarios de actuación en la lucha contra el Cambio Climático. Por su propia naturaleza sus emisiones se consideran como “difusas”, es decir, que responden a una multiplicidad de focos emisores, lo que hace más difícil una actuación sobre el mismo.

Por otro lado, las competencias están muy repartidas entre el nivel internacional (especialmente para los sectores aéreo y marítimo, pero también para determinados elementos del sector de tráfico terrestre), el nivel nacional (generalmente de manera compartida para los sectores anteriores con el nivel internacional) y los niveles regional, insular y local, estando estos tres últimos vinculados principalmente al tráfico terrestre. Por último, existe una profunda interacción con los criterios de ordenación del territorio.

Como se definió en el Informe sobre Estado del arte de medidas de lucha contra el [Cambio Climático](#) (36), afrontar un desarrollo sostenible en el sector de transporte supone utilizar un conjunto de medidas reglamentarias, tecnológicas, fiscales e incluso educativas, que deben funcionar de forma integrada. Se pretende además reequilibrar el actual reparto modal, potenciando los modos más sostenibles, como la guagua, el tranvía y el transporte marítimo, en algunos casos, en los ámbitos urbano, interurbano e interinsular colectivo, así como las fórmulas no motorizadas (caminar y bicicleta) en el ámbito urbano.

En el referido Informe se sistematizaron estas medidas en ocho categorías, en función del modo de transporte, sistemática que se reproduce en este documento. Por ello, en determinados casos, enunciaremos la medida a adoptar, si bien la misma será desarrollada con detalle en un apartado posterior.

Desgraciadamente, la carencia de información suficientemente detallada en cuanto a consumos de energía por parte de este Sector impide cuantificar de manera individualizada los ahorros potenciales de emisiones de GEI.

Se exponen, a continuación, el detalle de las actuaciones, tanto de tipología, los entes encargados o responsables de su puesta en marcha y los plazos requeridos. Para facilitar la fácil identificación del ente responsable de la aplicación o puesta en marcha de la medida se utilizan diferentes marcadores:

G	Gobierno de Canarias
L	Cabildos y Ayuntamientos
P	Iniciativa Privada

Además, cada una de las medidas propuestas se identifica mediante un código como sigue: El primer identificador expresa, con una M, que se trata de medidas de Mitigación. El segundo campo expresa el sector en el que se enmarca la medida, en este caso corresponde al sector energético. El tercer campo indica la numeración de la medida concreta.

- **Transporte aéreo.**

Las posibilidades del Gobierno de Canarias o de otros entes de nuestra Región de incidir sobre las emisiones de este Sector son reducidas. Las competencias en materia de aviación se sitúan a nivel internacional y las de aeropuertos a nivel estatal, actualmente, mientras que las decisiones de los aviones a emplear y operación de los mismos reposa en las compañías aéreas. Por último, la demanda de transporte aéreo es una decisión individual de los usuarios, pudiendo únicamente actuar sobre una reducción de la demanda en casos muy específicos. Debe considerarse, además, la extraordinaria incidencia que tendría una caída del tráfico aéreo sobre la principal actividad económica de nuestra Región que es el turismo. Por tanto, aunque no es posible ignorar la necesidad de que este sector también contribuya a la política de mitigación de emisiones, creemos que los resultados en términos de costes y beneficios esperados son reducidos y sólo cabe apostar por una reducción de la movilidad indeseada, una potenciación del transporte marítimo en determinados casos y una transformación del actual modelo turístico basado en una frecuente rotación de visitantes que repiten su estada varias veces al año.

La reciente propuesta de Directiva sobre comercio de derechos de emisión en el sector de la aviación perjudica de manera más intensa a Canarias con relación a las Regiones continentales o geográficamente más próximas a la Unión Europea y es indudable que la misma va a producir una ralentización, todavía insuficientemente valorada, del crecimiento del tráfico aéreo de media y larga distancia con destino a nuestra Región. Sin embargo, debe recordarse que dichas emisiones internacionales de GEI no computan a efectos del Protocolo de Kioto. Asimismo, determinadas iniciativas, como la propuesta de tasa de embarque comunitaria o las tasas de embarque ya aplicadas por el Reino Unido y muy recientemente por Holanda, van a encarecer el transporte aéreo y conllevarán una reducción a medio plazo del número de vuelos y de las emisiones, especialmente si dichas tasas de embarque se generalizan a otros países emisores de turismo.

Existen tres áreas donde el Gobierno de Canarias puede adoptar medidas vinculantes de reducción de emisiones domésticas en el sector aéreo. Éstas son:

- **G** MI.TR.001. Oficinas telemáticas. Establecer, antes de finalizar el año 2010 en cada capital insular o en núcleos de población de más de 25.000 habitantes, una Oficina telemática del Gobierno de Canarias donde puedan realizarse todas las operaciones que hubieran requerido un desplazamiento físico a otra isla.
- **G** MI.TR.002. Desplazamientos del personal. Reducir en un 10% en el año 2010 y en un 20% en el año 2015 los desplazamientos aéreos del personal al servicio del Gobierno de Canarias. Como medio alternativo, se favorecerá una racionalización de la demanda de viajes y una potenciación máxima de la teleconferencia y el teletrabajo.

- **Transporte marítimo.**

Canarias tiene actualmente escasas competencias para actuar de forma autónoma sobre este sector, salvo en lo relativo a los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma. La mayor parte de las reflexiones realizadas en relación con el sector aéreo son de aplicación al sector marítimo. Más aún, en este sector, el cambio metodológico que ha debido realizarse en el Inventario de emisiones de GEI en Canarias hace que las emisiones domésticas (o nacionales) y por tanto

computables a efectos del Protocolo de Kioto, sean muy reducidas. Sin embargo, en este sector, a diferencia del Sector aéreo, existen una serie de puertos que son competencia del Gobierno de Canarias y, a través de ellos, se quiere potenciar un medio de transporte alternativo al aéreo o incluso al tráfico terrestre, debido a sus menores emisiones específicas. El Gobierno de Canarias adoptará en este sector las siguientes medidas vinculantes de reducción de emisiones:

- **G** MI.TR.003. Evaluación de impacto. Ampliar, de manera inmediata, en toda nueva evaluación de impacto ambiental de un puerto marítimo competencia del Gobierno de Canarias, la consideración de la incidencia de las nuevas infraestructuras sobre las emisiones directas e inducidas de GEI y la posibilidad de que el puerto contribuya a una mejor movilidad sostenible, así como realizar una nueva evaluación estratégica de impacto de la Red Transcanaria de Transportes e incorporar los criterios de minimización de emisiones de GEI en el sector de transporte como un factor esencial de toda evaluación de impacto ambiental de nuevas infraestructuras portuarias a ser desarrolladas por el Gobierno de Canarias.
 - **G** MI.TR.004. Desplazamientos del personal. Reducir los desplazamientos por vía marítima del personal al servicio del Gobierno de Canarias en un 5% en el año 2010 y en un 15% en el año 2015.
- **Transporte terrestre.**

Este sector que tiene una extraordinaria importancia, tanto por el alto volumen de sus emisiones como por el fuerte crecimiento que experimentan las mismas, se aborda a través de cuatro apartados: Ordenación del Territorio, Infraestructuras Viarias, Transporte Privado y Transporte Público y Colectivo. El orden de los mismos quiere señalar la prelación de actuaciones en línea con los principios comunitarios de medio ambiente de “prevención en la fuente” y [“responsabilidad del contaminador e internalización de costes”](#) (37).

Este sector se rige por la reciente Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, que consagra el principio de libre empresa en la gestión del mismo, aunque sujeto a los condicionantes de servicio público, y que detalla aspectos tales como objetivos, atribución de competencias entre los diversos niveles de la administración, financiación y obligaciones y derechos de empresas prestatarias y usuarios.

Como ya fue comentado anteriormente, las competencias en este sector están muy fragmentadas y las que corresponden de manera específica al Gobierno de Canarias son limitadas, aunque la adhesión de Cabildos y Ayuntamientos a las medidas vinculantes para el mismo que se establecen en el ámbito autonómico puede hacer que la masa crítica de mitigación de emisiones de GEI sea relevante.

A la vista del peso de este sector sobre las emisiones totales de GEI en Canarias, el Gobierno de Canarias estima que el objetivo global a alcanzar por el conjunto de Instituciones de Canarias, el sector empresarial y la ciudadanía es el de reducir las emisiones de GEI del sector de transporte terrestre en un 7,4% en el año 2010 y en un 20,1% en el año 2015, sobre la referencia del año 2005.

- Actuaciones en relación con la ordenación del territorio.
Si bien en el apartado 3.6.3 se desarrollan detenidamente las determinaciones relacionadas con el modelo de ordenación territorial, basado fundamentalmente en las Directrices de Ordenación General, se

desarrolla en el presente apartado, por considerarlo de interés, la planificación de las infraestructuras de transporte terrestre.

G MI.TR.005. Compatibilización del transporte sostenible con la ordenación territorial y urbanística. Ésta es una competencia de ámbito legislativo y posteriormente administrativo en la que el Gobierno de Canarias tiene competencias específicas en algunos casos (responsable, entre otros, de las Directrices de Ordenación) y compartidas en otros, ya que los Cabildos son responsables de la planificación de escala insular (planes insulares y planes territoriales), mientras que los Ayuntamientos lo son de la planificación municipal. Es fundamental incorporar en toda planificación y ordenación del territorio la necesidad de reducir la demanda de transporte innecesario, valorando el efecto de cada medida sobre el mismo, y en caso de existir un necesario incremento de la demanda de movilidad, verificar la cobertura de la misma con las menores emisiones de GEI. Por ello, el Gobierno de Canarias asume el compromiso inmediato de integrar en las Directrices de Ordenación General la política de mitigación de las emisiones de GEI. Con su aprobación, se instará a Cabildos y Ayuntamientos a formular las adaptaciones correspondientes de planeamiento en la primera revisión que deban acometer.

- Actuaciones en relación con las infraestructuras viarias.

La orientación que deben tener las infraestructuras viarias en relación con la lucha contra el Cambio Climático es la de ser compatibles con una movilidad sostenible, favoreciendo las demandas de movilidad y de seguridad de las personas, de tal manera que se mantenga una determinada calidad de vida y que al mismo tiempo no se comprometa la calidad de vida de las generaciones futuras. Por ello, la planificación de las infraestructuras, así como las alternativas de transporte público/privado que se adopten, deben ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de este Plan de Mitigación, debiendo tener en cuenta la necesidad de limitar un crecimiento no justificado de la demanda de movilidad por ser incompatible con los objetivos de la Estrategia Canaria de lucha contra el Cambio Climático y, en general, el desarrollo sostenible de Canarias.

G MI.TR.006. Evaluación estratégica. Se realizará una nueva evaluación estratégica de impacto del Plan de Carreteras de Canarias y la Red Transcanaria de Transportes que sirva para ajustar las actuaciones comprometidas en ésta, y todavía pendientes de licitación y ejecución, a los objetivos en materia de minimización de emisiones de GEI contenidas en este Plan. Además se incorporarán los criterios de minimización de emisiones de GEI en el sector de transporte como un factor esencial de toda evaluación de impacto ambiental de nuevas infraestructuras viarias a ser desarrolladas por el Gobierno de Canarias.

G MI.TR.007. Concursos de obras. Incorporar de manera prioritaria los criterios de minimización de emisiones de GEI en la selección de ofertas de nuevas obras de infraestructura durante la fase de ejecución de las mismas.

G MI.TR.008. Transporte público. Favorecer los intercambiadores de

transporte y otras infraestructuras viarias, como los carriles-guagua o vehículos con alta ocupación, en vías de alta capacidad, que potencien el transporte colectivo o en común y en general la movilidad sostenible.

G Mi.TR.009. Carta de sostenibilidad. Se redactará una Carta de sostenibilidad en la planificación y ejecución de infraestructuras, que recoja la aplicación práctica detallada de estos principios, debiendo ser sometida a Cabildos y Ayuntamientos para su adhesión voluntaria. Esta Carta de sostenibilidad se apoyará, asimismo, en los criterios, citados anteriormente, sobre Directrices de Ordenación y mitigación de las emisiones de GEI.

- Actuaciones en relación con el transporte terrestre de personas y mercancías.

Por las connotaciones específicas ya señaladas en este Sector, el Gobierno de Canarias tiene competencias limitadas y una reducida capacidad de influencia directa en la mitigación de emisiones de GEI, por lo que este apartado distingue entre actuaciones directas del Gobierno de Canarias, actuaciones de Cabildos y Ayuntamientos y las posibles acciones tendentes a conseguir una movilidad sostenible en el transporte privado.

En este sector tienen especial relevancia las medidas fiscales que se puedan adoptar y que sirvan de apoyo a la consecución de los objetivos fijados, si bien estas medidas se desarrollan con detalle en el apartado específico sobre fiscalidad (ver sección 3.6.9.). Los compromisos vinculantes adoptados por el Gobierno de Canarias en relación con este Sector son los siguientes:

G Mi.TR.010. Reducción de las emisiones de GEI de su flota de transporte terrestre en un 20% en el año 2010 y en un 50% en el año 2015 (basadas en el consumo de combustibles de automoción) sobre los valores del año 2005. Estas cifras engloban el conjunto de vehículos de transporte de personas y mercancías del Gobierno de Canarias y de sus empresas o entidades dependientes, con excepción de los correspondientes al Servicio Canario de Salud o a las actividades de policía, protección civil y servicios contra incendios, si bien se invitará a los gestores de dichos entes a formular un plan específico de reducción de emisiones de GEI que tome en cuenta sus necesidades concretas. Se trata de una medida de tipo administrativo. La consecución de los objetivos para el año 2010 deberá lograrse principalmente por medidas de mejor gestión y racionalización en el uso del parque automóvil, mientras que para el año 2015 esta mejor gestión deberá complementarse con una renovación eficiente del parque que progresivamente vaya dándose de baja.

G MI.TR.011. Criterios para renovación de flota. Incorporar de manera inmediata para todas las Consejerías, empresas públicas o entidades dependientes del Gobierno de Canarias, como prioritario en todo proceso de renovación de vehículos de transporte de personas, los criterios de eficiencia energética y/o el uso de combustibles alternativos. Asimismo, este criterio se considerará favorablemente (de manera compatible con la legislación comunitaria de mercado interior) en los contratos de suministro de productos y servicios. Se trata de una medida de tipo

administrativo.

G MI.TR.012. Plan Renove. Mantener hasta el año 2011 las subvenciones del actual Plan Renove de vehículos para aquellos que apliquen nuevas tecnologías o utilicen GLP. Se trata de una medida de ámbito fiscal.

G MI.TR.013. Control de equipos de refrigeración. Reforzar, de acuerdo con la legislación comunitaria en vigor 38, antes de finalizar el año 2010, los sistemas de verificación, reposición y disposición controlada de los HFC utilizados en los equipos de refrigeración de los automóviles a fin de reducir en un 95% las emisiones incontroladas de estos gases (esta medida es también de aplicación en los equipos de refrigeración domésticos). Se trata de una medida de tipo reglamentario cuya aplicación corresponde a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial.

G MI.TR.014. Inspección Técnica de Vehículos. Reforzar de manera inmediata, a partir de la aprobación de este Plan, en los controles de la Inspección Técnica de Vehículos, la verificación de la eficiencia en el uso de combustibles y la estanqueidad de los equipos de aire acondicionado. Se trata de una medida de tipo reglamentario cuya aplicación corresponde a la Consejería de Empleo, Industria y Comercio.

G MI.TR.015. Criterios de conducción eficiente. Realizar antes del año 2010 cursos de conducción eficiente, destinados para todos los empleados de la Comunidad Autónoma. Se trata de una medida de tipo administrativo.

G MI.TR.016. Aparcamientos en los edificios de la Comunidad Autónoma. Racionalizar antes del año 2010 el uso de aparcamientos gratuitos en los edificios de la Comunidad Autónoma para los empleados de la misma (esta racionalización estará vinculada a la formulación de Planes de movilidad colectiva sostenible que serán desarrollados en el punto siguiente). Se trata de una medida de tipo administrativo.

G MI.TR.017. Criterios de conducción para transportistas. El Gobierno de Canarias organizará anualmente, a partir del año 2009, cursos de conducción ecoeficiente para profesionales del transporte de mercancías. Se trata de una medida de tipo administrativo, cuya ejecución corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

G MI.TR.018. Sistema de información de transporte. El Gobierno de Canarias establecerá antes del año 2010 un sistema de información sobre tráfico y disponibilidad de cargas de mercancías y establecerá un sistema de subvenciones, compatible con la legislación comunitaria de ayudas públicas, para dotar de dichos sistemas a los vehículos de transporte y los centros operativos de las empresas de transporte a fin de optimizar el uso de estos medios. Se trata de una medida de tipo administrativo, cuya ejecución corresponde a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

G MI.TR.019. Subvenciones a la movilidad sostenible. Consignar hasta el año 2011 una partida presupuestaria anual suficiente destinada a subvencionar hasta en un 75% las iniciativas de apoyo a la movilidad

sostenible y de reducción del tráfico terrestre privado. Los beneficiarios de la misma serán las iniciativas procedentes de Cabildos, Ayuntamientos, Universidades y otros centros públicos o de la iniciativa privada y ciudadana. Se trata de una medida de ámbito fiscal que se desarrolla con más detalle en el apartado 3.6.9.

G MI.TR.020. Campañas de concienciación. Desarrollar, de manera anual hasta el año 2015, campañas específicas de información y concienciación para los empleados del Gobierno de Canarias sobre las alternativas al uso del vehículo privado (caminar, bicicleta, guagua, uso compartido del vehículo privado). Todas estas actuaciones se incluirán en el capítulo de acciones de formación y concienciación que será abordado posteriormente en el apartado 3.6.12.

G MI.TR.021. Controles de velocidad. Solicitar por parte de la Dirección General de Tráfico una intensificación de los controles de velocidad con instalación de radares fijos y móviles en aquellas vías interurbanas en las que el control del tráfico corresponda a dicha Dirección General. Se trata de una medida de tipo administrativo. La siguientes iniciativas corresponden al ámbito competencial de los Cabildos y Ayuntamientos, quienes deberán encargarse de su eventual puesta en marcha. Entre estas acciones se encuentran las siguientes:

L MI.TR.022. Medidas MI.Tr.015-028. Considerar la aplicación de las medidas anteriores cuando ello sea posible en su ámbito competencial o incluso, en el caso de los Ayuntamientos, acogerse y cumplir o hacerla cumplir para el caso de haberla firmado con anterioridad, la Carta de Aalborg o Carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad (especialmente su Punto 1.9 sobre movilidad urbana sostenible).

L MI.TR.023. Impuesto de circulación. Aplicar en el impuesto anual de circulación un sistema que prime a los vehículos con menores emisiones de GEI y de otros gases contaminantes y que sea compatible con las normas de mercado interior comunitarias. Se trata de una medida de ámbito fiscal desarrollada en el apartado 3.6.9.

L MI.TR.024 Centros históricos. Limitar o incluso prohibir el uso del vehículo privado de no residentes en todos los centros históricos de las localidades de más de 10.000 habitantes de Canarias e implantar en todo el casco urbano, el pago horario zonal por aparcamiento para no residentes en dicha zona.

L MI.TR.025. Peatones y bicicletas. Aumentar los espacios reservados para el peatón y fomentar, donde ello sea posible, los carriles-bici y las plazas de aparcamiento para las mismas.

L MI.TR.026. Controles de velocidad. Reforzar los controles de velocidad vigilando el estricto cumplimiento de los límites previstos en el Código de la Circulación o los que específicamente se señalen por las autoridades locales en aquellas vías urbanas competencia de los Ayuntamientos. Por último, existen otras iniciativas, cuya ejecución corresponde al sector empresarial o el ciudadano individual.

P MI.TR.027. Vehículos de alquiler. El Gobierno de Canarias favorecerá, antes de finalizar el año 2009, un Acuerdo Voluntario con las empresas dedicadas a las flotas de alquiler de vehículos para que establezcan objetivos que vayan más allá de la legislación comunitaria en materia de emisiones por kilómetro de los vehículos de su flota y que simultáneamente primen en sus tarifas la elección de vehículos ecoeficientes.

P MI.TR.028. Transporte de mercancías. Se favorecerán antes de finalizar el año 2009 la firma de Acuerdos Voluntarios con las Federaciones provinciales de Transporte de Mercancías, para que establezcan objetivos que vayan más allá de la legislación comunitaria en materia de emisiones por kilómetro de los vehículos de su flota y que primen los criterios de ecoeficiencia en la renovación de éstos. En contrapartida, el Gobierno de Canarias, en el marco de la legislación comunitaria de mercado interior, primará la contratación de las empresas acogidas a dicho acuerdo Voluntario.

P MI.TR.029. Movilidad empresarial sostenible. El Gobierno de Canarias favorecerá, antes de finalizar el año 2009, la consecución de Acuerdos Voluntarios a través de las Confederaciones provinciales de Empresarios, para que las empresas que así lo soliciten puedan participar en un programa colectivo de mejora de la movilidad sostenible de sus empleados, de acuerdo con las modalidades que serán expuestas más adelante, referidas al transporte colectivo.

P MI.TR.030. Actuación sindical y ciudadana. El Gobierno de Canarias favorecerá, antes de finalizar el año 2009, Acuerdos Voluntarios con las Organizaciones Sindicales más representativas y con otras Organizaciones Ciudadanas que así lo requieran, para que éstas participen activamente en la sensibilización de sus afiliados y de los trabajadores y ciudadanos en la potenciación de la movilidad sostenible.

P MI.TR.031. Objetivos de reducción de emisiones. El Gobierno de Canarias propondrá establecer, como un complemento a las actuaciones anteriores, objetivos individuales voluntarios de reducción de emisiones de GEI en el transporte de las empresas y sus trabajadores, bien de forma individual o a través de los Acuerdos Voluntarios antes citados. Ello podría llevar a establecer Planes de movilidad colectiva de empresa que son abordados en el capítulo siguiente.

- P** MI.TR.032. Incentivos empresariales de movilidad. El Gobierno de Canarias favorecerá que las empresas revisen los incentivos concedidos a sus empleados en forma de pagos por kilometraje o aparcamiento gratis, sustituyéndolos por otras formulas alternativas que favorezcan la movilidad sostenible. Las implicaciones fiscales de estas modificaciones y las posibles fórmulas alternativas son abordadas en el apartado 3.6.9.
- Actuaciones en relación con el transporte público y colectivo. Las actuaciones anteriores en materia de infraestructuras y tráfico privado suponen una restricción objetiva de la demanda de movilidad individual que debe ser compensada con una mejora en calidad y disponibilidad del transporte público, algunos de cuyos elementos ya

fueron abordados al hablar de infraestructuras de transporte terrestre. Existen, además, importantes oportunidades del transporte colectivo, entendido como el uso compartido del vehículo, para personas que realicen recorridos coincidentes y generalmente estén relacionados con la actividad laboral. En este área el Gobierno de Canarias tiene amplias competencias para potenciar la utilización del transporte colectivo. Por ello, el Gobierno de Canarias asume los siguientes compromisos de carácter vinculante:

G MI.TR.033. Oferta de transporte público. Finalizar, en el plazo de un año desde la aprobación de este Plan, en colaboración con los Cabildos y Ayuntamientos, un estudio que detalle las necesidades en infraestructuras, vehículos de transporte y condiciones económicas, con la finalidad de triplicar la oferta de transporte público antes del año 2015. Esta oferta incremental de transporte público se entenderá a nivel de cada isla, Ayuntamientos capitalinos o ciudades de más de 25.000 habitantes. Para la realización de dicho estudio se hará una extensa consulta pública en que podrán participar junto a los entes insulares y locales, empresas de transporte, organizaciones sindicales y usuarios del transporte.

G MI.TR.034. Acuerdos marco insulares y municipales. Como resultante de dicho Plan, y antes de seis meses desde la finalización del estudio anterior, el Gobierno de Canarias firmará un Acuerdo Marco con cada uno de los Cabildos y Ayuntamientos concernidos donde se detallen las fórmulas de financiación de dichas iniciativas, las contrapartidas a aportar por dichos entes insulares y locales y unos compromisos mínimos en cuanto a calidad y seguridad del servicio, que incluya aspectos tales como cobertura y frecuencia de los servicios, así como atención a personas con discapacidad.

G MI.TR.035. Contratos de servicio público. Incluir en los nuevos contratos de prestación de servicio público de transporte de viajeros los criterios de minimización de emisiones de CO2 como un factor prioritario de selección. Ello deberá acompañarse del compromiso de justificar anualmente el cumplimiento de las emisiones comprometidas o al pago de un canon equivalente a la compra de derechos de emisión de CO2 correspondientes a los excesos de emisión registrados. Se trata de una medida de tipo administrativo.

G MI.TR.036. Gestores y planes de movilidad públicos. Establecer, para todo centro o conjunto de centros próximos dependientes del Gobierno de Canarias y que cuenten con más de 500 trabajadores, la figura del Gestor de Movilidad y la creación de un Plan de Movilidad que fomente el uso del transporte sostenible. Esta iniciativa se encuentra íntimamente vinculada con la racionalización en el uso de aparcamientos en edificios públicos dependientes del Gobierno de Canarias e implica tanto la potenciación del transporte colectivo como la potenciación de fórmulas alternativas como caminar o la bicicleta. Se trata de una medida de tipo administrativo.

G MI.TR.037. Taxis. Favorecer la firma de un Acuerdo Voluntario entre Ayuntamientos y Asociaciones de Auto-Taxi, por el que éstas se comprometen a reducir sus emisiones de GEI, a hacer un uso más

eficiente de los vehículos y a realizar un uso preferente de combustibles alternativos.

Por su parte los Cabildos y Ayuntamientos, sobre la base del estudio anteriormente realizado y dentro de un Acuerdo Marco con el Gobierno de Canarias, deberán comprometerse a:

L MI.TR.038. Prelación viaria del transporte público. Establecer en las vías urbanas de su competencia el criterio de prelación del transporte público sobre el privado. Ello podrá llevar a crear carriles o vías exclusivas para el transporte público y la prioridad semafórica o cualquier otra medida en este sentido (en los núcleos urbanos se entienden incluidas en estas medidas los auto-taxis).

L MI.TR.039. Intercambiadores y aparcamientos. Potenciar los intercambiadores de transporte, combinados con aparcamientos disuasorios. En esta línea se podría estudiar el uso compartido de estos aparcamientos en centros estrategia canaria de lucha contra el cambio climático comerciales ya establecidos en las afueras de las grandes ciudades y que cuentan con abundante espacio habilitado para ello.

L MI.TR.040. Tarifas, correspondencia y eficiencia. Se crearán nuevos sistemas tarifarios y elementos de verificación de accesos, tales como abonos insulares o locales y lectores magnéticos u ópticos que favorezcan el uso del transporte público, faciliten la correspondencia entre líneas urbanas e interurbanas o entre diferentes líneas dentro de las mismas y que reduzcan drásticamente los tiempos de detención en parada.

L MI.TR.041. Sistemas de localización de vehículos. Incorporación de sistemas de localización de vehículos de servicio público que permitan mejorar la información al usuario sobre tiempos de espera así como optimizar la gestión de la flota.

L MI.TR.042. Taxis. Los Ayuntamientos deberán exigir, que la renovación de vehículos de auto-taxi deba cumplir las especificaciones más exigentes en materia de emisiones contaminantes que estén en vigor en ese año en la Unión Europea. Esta medida se considerará cumplida si el nuevo vehículo utiliza combustibles que no supongan emisiones de gases de efecto invernadero.

P MI.TR.043. Gestores y planes de movilidad privados. Se exigirá, que en todo Polígono Industrial con más de 1.000 trabajadores o en empresas individuales y en los centros de aquellos entes insulares y locales que cuenten con más de 500 trabajadores sea obligatorio el nombramiento de un Gestor de Movilidad y la creación de un Plan de Movilidad que fomente el uso del transporte sostenible. Como contrapartida, el Cabildo o el Ayuntamiento concernido incluirá estos Planes de Movilidad en la planificación de su servicio publico de viajeros.

36.- *Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Estado del Arte de las Medidas de lucha contra el Cambio Climático. Febrero de 2007.*

37.- *Tratado de la Unión Europea Artículo 174, apartado 2: Principios que deben regir la política medioambiental.*

31.- *Excluido el sector de transporte.*

32.- *Parecen existir suficientes antecedentes en la “praxis comunitaria” como para considerar que dicha medida no se consideraría una ayuda de estado incompatible con el Tratado de la Unión Europea.*

33.- *Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación y RD 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.*

34.- *Esta figura de Responsable de URE a nivel de cada Consejería, coincide con la figura que luego será mencionada de Coordinador de la Lucha contra el Cambio Climático, que se establecerá en cada una de las Consejerías del Gobierno de Canarias.*

35.- *Para el caso de nuevos centros o de ampliación de los existentes se utilizará un ratio aproximado del consumo de agua por persona de dicha Consejería en el año 2005.*

© Gobierno de Canarias

- [Aviso Legal](#)
- [Sugerencias y Reclamaciones](#)