



GUÍA

PARA EL DESARROLLO
DE NORMATIVA LOCAL EN LA LUCHA
CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

6.

**Directrices para el desarrollo
de otras ordenanzas**

6.- DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

6.1.- MOVILIDAD	1
6.1.1.- Análisis normativo supramunicipal en materia de movilidad	1
6.1.2.- Directrices de lucha contra el cambio climático en la movilidad urbana	4
6.2.- PLANIFICACIÓN URBANA	15
6.2.1.- Análisis normativo supramunicipal en materia de planificación urbana	15
6.2.2.- Directrices de lucha contra el cambio climático en los instrumentos de planificación urbana	17
6.3.- INCENTIVOS MUNICIPALES (FISCALIDAD Y SUBVENCIONES)	25
6.3.1.- Análisis normativo supramunicipal sobre incentivos municipales: fiscalidad ambiental y subvenciones	25
6.3.2.- Directrices de lucha contra el cambio climático en los incentivos municipales: fiscalidad ambiental y subvenciones	27
6.4.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA	46
6.4.1.- Análisis normativo supramunicipal sobre participación ciudadana	46
6.4.2.- Directrices de lucha contra el cambio climático en la normativa relativa a la participación ciudadana	48

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

6.1. MOVILIDAD

6.1.1. ANÁLISIS NORMATIVO SUPRAMUNICIPAL EN MATERIA DE MOVILIDAD

Marco europeo y estatal

Las actividades que actualmente se llevan a cabo en la sociedad, tales como el movimiento de personas hacia lugares de trabajo o de ocio, el transporte de mercancías, etc., se centran en una movilidad muy dependiente de los vehículos motorizados y, en muchos casos, de los vehículos privados.

En ausencia de una política decidida de transformación del patrón de movilidad, los parámetros de motorización y uso del vehículo privado continuarán incrementándose, potenciando un modelo que conlleva un nivel insostenible de consumo de recursos naturales y generación de emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero.

Las Administraciones Públicas son cada vez más conscientes de la necesidad de plantear, a través de políticas y normas, estrategias que fomenten y permitan a la sociedad establecer unos parámetros de movilidad diametralmente opuestos a la tendencia actual, fomentando el uso de los medios de transporte más sostenibles. En general, este tipo de políticas se establecen a través del desarrollo de planes y normas sectoriales que afectan de alguna forma a la movilidad, pero todavía son escasas las que la abordan de forma específica.

En esta línea, la Unión Europea ha aprobado diferentes Directivas que regulan el uso de biocarburantes, el etiquetado de vehículos, el ahorro y eficiencia energética en el transporte, etc. Por otro lado, la Estrategia Temática sobre Medio Ambiente Urbano subraya la necesidad de elaborar planes de movilidad sostenible, tanto de personas como de mercancías, que integren requisitos ambientales y se articulen con las políticas de gestión de la ocupación del suelo.

Así, el Consejo Europeo ha desarrollado las líneas básicas de una Estrategia Europea en materia de Transporte y Medio Ambiente, la cual hace hincapié en la necesidad de seguir trabajando en los siguientes ámbitos:

- Prevenir o eliminar los efectos negativos del aumento del tráfico, especialmente con medidas de ordenación territorial y tarificación de las infraestructuras;
- Fomentar el transporte público, el transporte intermodal y el transporte combinado, así como los modos de transporte menos perjudiciales para el medio ambiente (especialmente el transporte ferroviario y fluvial);
- Continuar trabajando en el ámbito de la investigación y el desarrollo tecnológico, especialmente para reducir las emisiones de CO₂ y el ruido;
- Informar a la ciudadanía, a los conductores y a la industria del automóvil sobre la forma de reducir los impactos del transporte en el medio ambiente.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

La situación a nivel nacional es similar a la de la Unión Europea. Las normas desarrolladas son generalmente de carácter sectorial, algunas de ellas como resultado de la transposición de las normas europeas, como por ejemplo el Real Decreto 1700/2003, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y el uso de biocarburantes.

Cabe destacar por su importancia la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), aprobada por Consejo de Ministros el 30 de abril del 2009, ya que este documento constituye el primero que aborda el tema de la movilidad de forma específica e integral, además de establecer el marco para el desarrollo de estrategias similares a nivel regional y local. Este documento, que incluye un total de 48 medidas, se estructura en cinco líneas básicas:

- Territorio, planificación del transporte y de sus infraestructuras
- Cambio climático y reducción de la dependencia energética
- Calidad del aire y ruido
- Seguridad
- Gestión de la demanda

El capítulo relativo al cambio climático y la reducción de la dependencia energética establece diferentes medidas para alcanzar los siguientes objetivos:

- Utilización eficiente de los modos de transporte, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles y el desarrollo de la intermodalidad
- Nueva dirección de la innovación tecnológica, que apueste especialmente por la reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos, así como la introducción del conocimiento en la gestión de la movilidad sostenible

En relación con el desarrollo de otro tipo de estrategias, se han elaborado diversos documentos que tienen un importante impacto sobre la movilidad urbana, entre los que se puede mencionar los siguientes:

- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España
- Plan de Energías Renovables
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia
- Estrategia Española de Desarrollo Sostenible
- Estrategia de Medio Ambiente Urbano

Todos estos documentos establecen medidas para fomentar el uso de medios de transporte más sostenibles, coordinar las políticas territoriales y las de movilidad, incrementar el ahorro y la eficiencia energética en este sector, aumentar el uso de combustibles menos contaminantes y reducir las emisiones de GEI.

Marco autonómico y local

Analizando las actuaciones desarrolladas por las Comunidades Autónomas en los últimos años, se observa como los esfuerzos se basan especialmente en identificar los mecanismos adecuados de participación y concertación de las administraciones, entidades cívicas y entidades sociales que pueden aportar soluciones para la formulación de las correspondientes políticas de movilidad.

A nivel autonómico también se está trabajando para definir los métodos que permitan evaluar la movilidad generada de acuerdo con las directrices comunitarias, como muestra el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de movilidad generada, aprobado por la Generalitat de Cataluña.

Sin embargo, para lograr un modelo de transporte y movilidad sostenible es necesario un alto grado de implicación por parte de los Gobiernos Locales, ya que muchas de las actuaciones en este ámbito tienen su origen en la administración local debido a las competencias que les corresponden directamente de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley 19/2001 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que son las siguientes:

- La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas.
- La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación de los usos de las vías urbanas, la distribución de los aparcamientos, el uso peatonal de las calles y el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado.
- La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas.
- La retirada de los vehículos en vías urbanas y el posterior depósito.
- El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

Por otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.2 f) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, los municipios son competentes para regular en materia de protección al medio ambiente. En este sentido, quedan legitimados para establecer criterios de movilidad urbana sostenible en el ámbito de sus respectivos términos municipales, para lo que pueden aprobar ordenanzas municipales o desarrollar otros instrumentos como Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Teniendo en cuenta todo lo expuesto, la normativa municipal sobre movilidad sostenible debe permitir alcanzar los siguientes objetivos:

- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Mejorar los servicios de transporte público.
- Reducir la dependencia respecto al automóvil, favoreciendo el reparto modal.
- Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil (mayores, jóvenes, discapacitados, etc.).
- Reducir los impactos generados por el transporte urbano de mercancías.

6.1.2. DIRECTRICES DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA MOVILIDAD URBANA

Con el ánimo de impulsar y facilitar la elaboración de normativa municipal en materia de movilidad urbana sostenible, se presentan estas Directrices de Lucha contra el Cambio Climático en la Movilidad Urbana, cuyo objetivo es servir como resumen de algunos de los aspectos que dicha normativa debería abordar. Los temas normativos recogidos son:

- Título I: Requisitos generales de aplicación
- Título II: Instrumentos formales en materia de movilidad
- Título III: Accesos para los vehículos motorizados
- Título IV: Estacionamiento de vehículos particulares
- Título V: Estacionamiento del transporte urbano de mercancías
- Título VI: Circulación de bicicletas
- Título VII: Transporte público de viajeros

Con la finalidad de que el Ayuntamiento pueda desarrollar adecuadamente estas Directrices, deberá identificar la situación en la que se encuentra en relación a la movilidad. Para ello es preciso desarrollar una serie de acciones, incluyendo las siguientes:

- Identificar los desplazamientos más comunes que se dan dentro del municipio en vehículo privado (empresarial, comercial, industrial, educativo, etc.).
- Identificar la oferta de transporte colectivo existente, especialmente los desplazamientos que se produzcan hacia los polígonos industriales, empresariales, educativos, etc.
- Analizar la situación de los medios de transporte alternativos en el municipio (bicicleta, a pie, etc.).
- Analizar la planificación urbanística del municipio en relación a la estructura urbana que afecta a la movilidad (existencia de cascos históricos, zonas turísticas, zonas residenciales, zonas verdes, zonas educativas, zonas peatonales, etc.).

Una vez se conozca la situación actual del municipio será posible desarrollar las Directrices aquí recogidas a través de una o varias Ordenanzas relativas a la movilidad, o mediante su inclusión en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Título I: Requisitos generales de aplicación

Objetivo: Creación de uno, o en su caso, varios puestos de trabajo en el Ayuntamiento para el control del cumplimiento de la normativa municipal de movilidad sostenible en el municipio.

Directriz 1: Responsable(s) de Movilidad Urbana Sostenible

De conformidad con la legislación aplicable en la materia, y en concreto, con las disposiciones normativas de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, así como de la Ley 7/2007, de 12 de

abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, el Ayuntamiento es competente para la creación de uno o varios puestos de trabajo cuyo objeto sea velar por el cumplimiento normativa municipal en materia de movilidad urbana.

En función del tamaño del municipio y de la disponibilidad presupuestaria, el Ayuntamiento evaluará la necesidad de crear la figura del técnico municipal de movilidad, o bien adoptar otras medidas como la creación de un cuerpo específico de agentes de movilidad, aumentar la dotación existente de la Policía Local y/o utilizar otros instrumentos similares.

Por lo tanto, el Ayuntamiento debería definir el perfil de los puestos que se vayan a crear, junto con sus responsabilidades, para cada una de las actividades relacionadas con la movilidad sostenible, al objeto de poder efectuar el control e inspección que le sean de aplicación.

Título II: Instrumentos formales en materia de movilidad

Objetivo: *Elaboración de instrumentos de planificación que tienen por objeto lograr una regulación integral o parcial de los aspectos relativos a la movilidad urbana sostenible en el municipio y/o exigir a las diferentes organizaciones empresariales existentes en el municipio que planifiquen la movilidad que puedan generar (empleados, mercancías, etc.) como consecuencia de sus actividades, al objeto de optimizar los desplazamientos.*

Directriz 2. Elaboración y desarrollo de Planes Municipales de Movilidad Urbana Sostenible

La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) puede hacerse de manera complementaria a la aprobación de una Ordenanza de Movilidad Sostenible. En él se debe evaluar la situación actual de la movilidad en el municipio, analizar los problemas existentes y establecer las soluciones correspondientes, siempre partiendo de un proceso de participación ciudadana para conocer las demandas de la población del municipio.

El grado de detalle de este Plan dependerá de la población del municipio:

- a) Los municipios con una población inferior a los 5.000 habitantes no tienen que redactar formalmente un Plan de Movilidad, ya que éste puede sustituirse por instrumentos directos de intervención municipal, previa consulta a los afectados, como la creación de ejes peatonales, el ensanche de aceras, la regulación del tráfico y el aparcamiento en determinadas calles o zonas, etc.
- b) Los municipios con una población de 5.000 a 50.000 habitantes deberían redactar un PMUS, aunque podrían hacerlo de forma simplificada, especialmente en lo referente a la delimitación de zonas en el interior del municipio, la obtención de datos origen/destino entre ellas, etc.
- c) Por último, los municipios con una población superior a los 50.000 habitantes deberían redactar un PMUS completo.

Sin embargo, es importante subrayar que la necesidad de elaborar un PMUS podría justificarse para poblaciones con umbrales inferiores a los definidos en los puntos a) y b), en los casos en los que se diera alguna de las siguientes circunstancias:

- Su pertenencia a un área metropolitana.
- Una distribución espacial de la población exigente en materia de movilidad.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

- Una concentración excepcional de empleos.
- Una importante componente turística que genera problemas de movilidad estacionales.

Las posibles medidas que debe contemplar el PMUS, de conformidad con las publicaciones del IDAE y la Estrategia Local de Cambio Climático, se pueden clasificar en los siguientes tipos:

- Control y ordenación del tráfico.
- Gestión y limitación del estacionamiento para el vehículo privado.
- Mejora en la movilidad de mercancías, incluyendo la carga y la descarga.
- Fomento del transporte colectivo.
- Mejora de la movilidad de personas de movilidad reducida.
- Integración de la movilidad en políticas urbanísticas.
- Mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético.
- Otras medidas específicas que dependan de los problemas presentados por el municipio en cuestión.
- Fomento de la utilización de medios de transporte no motorizados.

Directriz 3: Elaboración y desarrollo de Planes de Transporte de Empresa (PTE)

En aquellos municipios en los que existan empresas cuyos centros de trabajo superen los 250 trabajadores se debería establecer la obligación de que dichas empresas elaboren Planes de Transporte de Empresa que ayuden a reducir el uso del vehículo privado, para lo que deberán contar con el apoyo del Ayuntamiento.

- De conformidad con las publicaciones del IDAE en materia de movilidad urbana sostenible y la Estrategia Local de Cambio Climático, en dichos Planes deberían proponerse medidas tales como:
- Líneas específicas de transporte público a los centros de trabajo.
- Transporte colectivo gestionado por la propia empresa.
- Viaje compartido en coche (*Carpooling*).
- Coches multi-usuarios (*Carsharing*).
- Regulación del aparcamiento, en concreto creación de aparcamientos preferentes para vehículos compartidos.
- Facilidades en el acceso a pie y en bicicleta, creando las correspondientes infraestructuras para ciclistas.
- Flexibilidad en los horarios de trabajo, para evitar la excesiva congestión en las vías de comunicación a dichos centros de trabajo.
- Fomento del teletrabajo.
- Realización de cursos de conducción eficiente.

Se deberá garantizar que en el proceso de elaboración de los Planes de Transporte de Empresa participen los representantes de los trabajadores. También se recomienda la participación de representantes del Ayuntamiento, con el fin de coordinar mejor los esfuerzos realizados tanto por el sector público como el privado. Además, se establecerá un plazo máximo para la elaboración y aplicación de los PTE, así como una determinada periodicidad para su revisión.

Título III: Accesos para los vehículos motorizados

Objetivo: Regular el acceso y la circulación de vehículos motorizados en aquellas zonas del municipio cuyos flujos de movilidad sean elevados, con el objetivo de reducir el impacto ambiental que producen estos medios de transporte.

Directriz 4: Condiciones de acceso a las zonas restringidas al tráfico

El Ayuntamiento deberá identificar los usuarios a los cuales les afecte especialmente la restricción al tráfico rodado de determinadas zonas del municipio. Dichos usuarios podrán ser residentes de la zona, comerciantes, etc. Asimismo, se identificarán aquellos vehículos a los cuales no les sea de aplicación las medidas de restricción en la zona afectada (vehículos de emergencias, vehículos oficiales, etc.).

Posteriormente se deberán establecer los criterios de restricción para cada tipo de usuario, incluyendo los horarios de circulación y la velocidad permitida, al objeto de templar el tráfico lo máximo posible. Se pueden tomar como referencia los siguientes grados de restricción:

- Vías con circulación motorizada permanentemente prohibida.
- Vías con circulación motorizada parcialmente prohibida, en las cuales se permite el acceso durante determinadas horas del día.
- Vías peatonales con posibles permisos a la circulación rodada para determinados vehículos (taxis, transporte público, transporte de mercancías para los comercios de la zona, etc.).

Cada uno de los supuestos aplicados deberá estar correctamente señalizado para que sea fácilmente identificado.

El Ayuntamiento creará las autorizaciones administrativas necesarias en función de las zonas de restricción establecidas. Asimismo, deberá definir el proceso de obtención de la autorización, incluyendo la documentación necesaria, la forma de obtenerla (lugar y horarios) y su periodo de validez.

Por último, el Ayuntamiento deberá desarrollar un adecuado programa de información a la ciudadanía sobre las restricciones al tráfico rodado establecidas en el municipio, prestando especial atención a los usuarios más afectados que han sido previamente identificados.

Directriz 5: Regulación de acceso a parques y jardines

El Ayuntamiento deberá regular la entrada y circulación de vehículos en los parques y jardines del municipio, especificando los vehículos autorizados a circular por su interior (vehículos de emergencias o mercancías, bicicletas, patines, etc.).

Para cada uno de estos vehículos se definirán los lugares por los que pueda transitar, incluyendo calzadas, aceras, vías específicas, etc., así como los horarios y los límites máximos de velocidad permitidos. Además, se deberían especificar, si fuera el caso, los lugares donde puedan estacionar cada tipo de vehículo autorizado.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Por último, se tendrá en cuenta la posibilidad de poder circular con autorizaciones previas, en caso de que, conforme a la legislación vigente, éstas puedan producirse en determinadas circunstancias (autobuses o trenes turísticos, excursiones, etc.), así como la documentación necesaria para la obtención de la misma, la forma de obtenerla (lugar y horarios) y su periodo de validez.

Al igual que en el caso anterior, el Ayuntamiento también deberá encargarse de informar adecuadamente a la ciudadanía y de establecer la señalización apropiada.

Título IV: Estacionamiento de vehículos privados

Objetivo: Regular los espacios de aparcamiento en superficie disponibles en el municipio mediante el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado (funcional, espacial y temporal) en las vías públicas, con el fin de garantizar la rotación de vehículos que permita optimizar de manera equitativa el uso del espacio de aparcamiento. De esta forma, se logrará fomentar el transporte público, reduciendo así la contaminación producida por los vehículos privados.

Directriz 6: Limitaciones al estacionamiento de vehículos privados

En primer lugar, el Ayuntamiento identificará el tipo de vehículos al que se les aplicará limitaciones de estacionamiento en las vías públicas, incluyendo turismos, motocicletas, ciclomotores, etc.

A continuación se definirá la tipología de las zonas de estacionamiento regulado, al objeto de establecer diferentes niveles de restricción en función del tipo de usuario del vehículo privado (régimen general aplicado a los vehículos visitantes y regímenes específicos para los vehículos de los residentes, vehículos oficiales, etc.).

Posteriormente el Ayuntamiento especificará las condiciones de uso (días, horas, etc.) para cada tipo de zona de estacionamiento regulado. Dichas condiciones deberán exponerse al público mediante señales verticales u otro tipo de señalización, para que todo usuario sea conocedor de la regulación correspondiente. En dicha señalización se deberá informar sobre el tiempo máximo de estacionamiento, la tarifa fijada o cualquier otra disposición particular que le sea de aplicación.

Además, se establecerán las pertinentes sanciones pecuniarias para el caso de que se incumplan las disposiciones relativas al estacionamiento regulado, y en su caso, las formas de eliminarlas.

Por último, se definirán y elaborarán los distintivos necesarios para que los diferentes vehículos puedan estacionar según cada una de las modalidades definidas (distintivos de residentes, distintivos de vehículos oficiales, etc.). Esto incluye establecer los trámites necesarios a efectuar para poder obtener el distintivo correspondiente, así como la provisión de información relativa a las condiciones generales de uso de los mismos (tiempo de vigencia, lugar de colocación, etc.).

Título V: Estacionamiento del transporte urbano de mercancías

Objetivo: Regular los espacios de aparcamiento en superficie para el transporte urbano de mercancías cuando se realiza la acción y el efecto de trasladar una mercancía desde un vehículo estacionado a una finca o viceversa y/o las operaciones efectuadas entre una finca y todo vehículo autorizado para el transporte de cualquier clase de mercancía, al objeto de evitar que la circulación en un municipio pueda verse afectada por el desarrollo de este tipo de actividades.

Directriz 7: Vehículos de transporte urbano de mercancías

El Ayuntamiento definirá los tipos de vehículos que están autorizados para poder hacer uso de esta clase de estacionamiento. Se podrán considerar vehículos autorizados para la realización de operaciones de carga y descarga, siempre en los lugares reservados para ello, a aquellos que estén destinados al transporte de mercancías y que, en su caso, estén provistos de la correspondiente tarjeta de transportes.

Directriz 8: Requisitos documentales para el estacionamiento del transporte urbano de mercancías

El Ayuntamiento, en función de las exclusiones definidas o los supuestos concretos que se pudieran dar, podrá requerir documentación específica para el estacionamiento regulado en las zonas destinadas para las operaciones de carga y descarga (por ejemplo vehículos que superen un peso máximo autorizado específico, carga y descarga de materias corrosivas y/o tóxicas, mudanzas, etc.).

Asimismo, el Ayuntamiento deberá definir el organismo responsable de otorgar las autorizaciones y la documentación necesaria para la realización de las operaciones de carga y descarga.

Directriz 9: Condiciones de uso del estacionamiento regulado

Para la realización de operaciones de carga y descarga se establecerán determinados horarios, en función de la planificación territorial del municipio, al objeto de concentrar este tipo de actividades en una franja horaria compatible con la circulación rodada que exista en el municipio (por ejemplo, para un sector o zona monumental el horario podría ser de 7:00 a 12:00 horas).

Además, deberán establecerse disposiciones específicas para el aparcamiento de vehículos distintos a los de mercancías en estas zonas durante el horario de carga y descarga (por ejemplo no se permitirá el estacionamiento de vehículos de uso particular). Asimismo, se establecerán normas específicas para realizar las actividades de carga y descarga, incluyendo el tiempo límite de estacionamiento, la identificación de los lugares donde se pueden depositar los enseres, etc.

La delimitación de los espacios reservados y los horarios para la realización de las operaciones de carga y descarga deberán señalizarse adecuadamente mediante placas indicativas.

Por último, el Ayuntamiento analizará la posibilidad de establecer aparcamientos diferenciados para las situaciones especiales del transporte urbano de mercancías, por ejemplo en el caso de aquellos vehículos que excedan de un límite específico de peso máximo autorizado.

Título VI: Circulación de bicicletas

Objetivo: Establecer medidas normativas para fomentar el uso de los vehículos no motorizados, al objeto de minimizar la circulación en vehículos que producen contaminación. De esta forma se dotará a los usuarios de las bicicletas de los elementos normativos necesarios para que puedan hacer uso de la misma con la máxima seguridad y comodidad.

Directriz 10: Identificación de las infraestructuras necesarias para la circulación en bicicleta

El Ayuntamiento identificará las infraestructuras específicas que se habilitan para los ciclistas. Entre otras infraestructuras podrá implantar:

- Carril Bici (En el anexo I se definen las características técnicas a cumplir por los carriles bici).
- Semáforos con prioridad para ciclistas.
- Señalización adecuada.
- Aparcamientos para bicicletas en centros que generan grandes volúmenes de desplazamientos (polígonos industriales o empresariales, intercambiadores, centros educativos o sanitarios, etc.).

El Ayuntamiento definirá los dispositivos necesarios que contribuyan a la seguridad del tránsito de bicicletas allí donde coexista con la circulación de vehículos motorizados o el tránsito peatonal, mediante itinerarios señalizados, separación de carriles, etc.

Directriz 11: Condiciones de circulación de las bicicletas

Al objeto de informar a los ciclistas de las formas y condiciones en las que se puede circular mediante este medio de transporte, se regularán las siguientes materias:

- Equipamiento obligatorio de las bicicletas y de sus usuarios (timbre, luces, elementos reflectantes, etc.).
- Normas de circulación para cada una de las zonas por las que puedan circular las bicicletas (calzadas, aceras, carril-bici, etc.). En estas normas también se definirán aspectos como los límites de velocidad, la prioridad de circulación sobre otro tipo de vehículos, etc.

Directriz 12: Registro y control de bicicletas

El Ayuntamiento podrá crear un registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de prevenir los robos o extravíos de las mismas y facilitar su localización. Para ello se solicitarán los datos necesarios del propietario o usuario, como el número de serie de la bicicleta, nombre y apellidos del titular, marca, modelo y color de la bicicleta.

La custodia de los datos requeridos deberá ser de conformidad con las disposiciones de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y su normativa de desarrollo.

Título VII: Transporte público de viajeros

Objetivo: Definir los mecanismos necesarios para fomentar el uso del transporte público y minimizar así el uso del vehículo privado como medio de transporte habitual.

Directriz 13: Identificación de las infraestructuras de transporte público

El Ayuntamiento deberá identificar las infraestructuras públicas de competencia municipal sobre las que puede establecer medidas de apoyo a la movilidad sostenible, incluyendo la creación de carriles específicos para autobús o taxi, aparcamientos públicos disuasorios, lanzaderas de transporte público a centros generadores de un gran número de desplazamientos o con motivo de determinados eventos (por ejemplo fiestas patronales), etc.

Así, el Ayuntamiento, en función de las necesidades detectadas en su diagnóstico previo de movilidad, creará una red de carriles bus u optimizará la red ya existente en el municipio, desarrollando al mismo tiempo la correspondiente regulación normativa de los mismos en aspectos como señalización, barreras físicas, dispositivos visuales, calzadas independientes, carriles contrasentido, etc.

Asimismo, en aquellos municipios que dispongan de zonas periféricas residenciales y cuenten con empresas y servicios en el centro del municipio que generen un número significativo de desplazamientos (o viceversa), se habilitarán aparcamientos disuasorios en los principales centros de transporte público. El uso de dichos aparcamientos deberá regularse en aspectos como condiciones de uso, horarios, tarifas, etc.

Directriz 14: Medidas encaminadas a facilitar el transporte público de viajeros

El Ayuntamiento aprobará normas encaminadas a favorecer la circulación de los vehículos de transporte público sobre los vehículos privados. Estas normas deberán regular aspectos como la prioridad en las intersecciones para autobuses y tranvías, el funcionamiento de los semáforos en función de la densidad del tráfico, etc.

Además, se pueden establecer otras medidas y normas para fomentar el uso del transporte público, como las siguientes:

- Creación de un sistema tarifario integrado en el que se unifiquen los billetes y las tarifas con independencia de la empresa que vaya a prestar el servicio y el tipo de transporte público utilizado.
- Elaboración y distribución de guías que proporcionen información concisa para el acceso a lugares de interés mediante transporte público colectivo.
- Creación de abonos y tarjetas turísticas destinadas a los turistas en las que se incluyan el transporte público colectivo y el acceso a monumentos en el mismo precio.

ANEXO I. Características técnicas a cumplir por los carriles bici

Trazado

- Anchura. La anchura general debe ser de 2 metros (mínimo) para dos sentidos y de 1,30 metros (mínimo) para un sentido.
 - Si existen obstáculos laterales (bordillo alto, arbolado muy próximo, pared, etc.) la distancia entre la trayectoria de la bicicleta y el borde de la sección del carril bici será al menos de 50 cm.
 - Si el carril bici discurre junto a una zona de aparcamiento debe dejarse un espacio de unos 70 cm para la apertura de las puertas de los coches (aparcamiento en cordón), la ocupación más allá de la calzada con la parte delantera del vehículo (aparcamiento en batería con carril bici junto a la acera) o la posible invasión del carril bici por coches que entran o salen de la plaza de aparcamiento (aparcamiento en batería con carril bici sobre la calzada).
- Con carácter general la distancia de seguridad entre ciclistas y vehículos debe ser de 1 metro siempre que sea posible.
- Se procurará que las curvas sean peraltadas cuando el radio de giro sea reducido y pueda circularse a cierta velocidad.
- Las rampas para salvar obstáculos y bordillos no deben superar el 25 % de pendiente.

Pavimento

En la medida de lo posible debe evitarse la proximidad de rejillas, tapas de registro, raíces invasoras, etc.

Pueden considerarse diferentes materiales y texturas:

- Hormigón: Se usará con carácter general. Su ejecución debe cuidarse de modo que no aparezcan resaltes. Requiere una base resistente, juntas de retracción, dilatación y hormigonado. Para vías ciclistas se recomienda una resistencia a la compresión a 28 días de 150 kg/cm² (Ej. Hormigón tipo H-150).
- Asfalto: Se utilizará en tramos de cierta longitud que discurran junto a travesías urbanas o carreteras en las que los peatones sean escasos y en los que se puedan desarrollar velocidades medias o altas.
- Baldosa hidráulica: Lisa sin bisel, de 20 x 20 cm, cuyo coeficiente de rozamiento por deslizamiento debe ser superior a 0,60.
- Trazado sobre acera. En el caso de calles en las que no sea posible ubicar el carril bici en la calzada por su escasa anchura, y además las aceras tengan una gran anchura, se puede optar por trazar el carril-bici sobre la acera. En este caso debe procurarse que las interferencias entre ciclistas y peatones sean mínimas. Se utilizará color de contraste con el entorno para aumentar la seguridad. Así, donde se sitúen en calzada se colorearán en rojo. Donde vayan junto a acera roja serán grises y junto a acera gris serán rojos.

Señalización

Como norma general se aplicará el Reglamento General de la Circulación, pudiendo complementarse la señalización con otras no incluidas en éste, previo estudio y justificación.

El tamaño aconsejado de las señales de las vías es el siguiente:

- Señales cuadradas: 40 cm de lado.
- Señales rectangulares: 40 cm de ancho por 60 cms. de altura.
- Señales triangulares: 60 cm de altura.
- Señales circulares: 40 cm de diámetro.

Como norma general, las señales se situarán en el margen derecho de la plataforma, de tal forma que su borde más próximo diste entre 0,3 y 0,9 metros del borde exterior de la vía, y que la diferencia de cota entre el borde inferior de la señal y el borde de la plataforma esté comprendida entre 1,5 y 2 metros.

En la colocación de las señales se evitará que una señal impida la visibilidad de otra posterior. En caso de tener que disponer dos señales muy próximas, se colocarán en un único poste.

La iluminación del carril bici debe ser adecuada, evitando tramos que por falta de visibilidad generen inseguridad en los ciclistas (sobre todo porque éstos no sean vistos), utilizando elementos reflectantes donde sea necesario.

Separación del carril bici de otros espacios

Los carriles bici se separarán de los espacios destinados a los vehículos, a los peatones, al mobiliario urbano, a la jardinería, etc. La distancia mínima de separación será de 1 metro en el caso de las vías de circulación de vehículos, 70 cm cuando discurran junto a un aparcamiento y en cualquier otro caso 50 cm.

Alternativas de separación:

- Elementos que permiten la circulación sobre ellos:
 - De tipo puntual.
 - Hitos de arista.
 - Balizas (o hitos) cilíndricas.
 - Vegetación: árboles.
 - De tipo continuo.
 - Bordillo de acera.
- Líneas viales de señalización horizontal de pintura blanca. Pueden llevar integradas, sobre ellas o junto a ellas, bandas sonoras y reflectantes.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

- Franjas de cierta anchura que aumenten la distancia y la seguridad.
- **Pequeño bordillo** (alrededor de 2 ó 3 cm de altura) inclinado a 45° que permite circular sobre él incluso en trayectoria oblicua. Se puede situar uno si el carril bici y la calzada están a distinto nivel o dos opuestos si se encuentran al mismo nivel.
- **Barandilla.** La altura puede ser variable, no siendo recomendable que supere la del manillar en carriles bici de poca anchura, ya que se pierde un poco de espacio.
- **Vegetación:** arbustiva, pudiendo contener además plantas arbóreas y herbáceas.

Aparcamientos

Debe utilizarse el modelo universal (o "Sheffield"), salvo excepciones justificadas.

Los aparcamientos de tipo universal deben contar con una separación entre ellos de 0,80 - 1 metro, pudiendo situarse de modo perpendicular u oblicuo a la acera. En cada aparcamiento pueden aparcar dos bicicletas. Deben colocarse exactamente a la misma distancia unos de otros y de la acera para guardar la estética del conjunto.

Sección tipo

La sección tipo de una calle que incluya carril bici deberá estudiarse en cada caso, debido principalmente a la limitación del espacio existente.

La sección tipo ideal donde no haya limitaciones de espacio será:

- Acera: 2 m (mínimo).
- Franja de mobiliario o jardinería: 1 m (mínimo).
- Carril bici: 2 m (mínimo) si es para dos sentidos de circulación; 1,3 m (mínimo) si es para un sentido de circulación.
- Resguardo: resguardo de 0,7 m (mínimo) si el carril bici discurre junto a aparcamiento y de 0,5 m (mínimo) si discurre junto al vial.
- Aparcamiento: 1,8 m (mínimo) si es en cordón, 4,5 m (mínimo) en batería a 90° y 4 m (mínimo) en batería a 45°.
- Vial: calzada con carril comprendido entre 3 y 3,5 m.

6.2. PLANIFICACIÓN URBANA

6.2.1. ANÁLISIS NORMATIVO SUPRAMUNICIPAL EN MATERIA DE PLANIFICACIÓN URBANA

La estructura tradicional de las ciudades en España, compacta y multifuncional, ha contribuido a la eficiencia y cohesión social en las mismas. Sin embargo, en las últimas décadas estos patrones están cambiando hacia un nuevo modelo de desarrollo urbano, caracterizado por la dispersión urbanística y la especialización de los usos del suelo.

Este nuevo modelo de ciudad presenta diversas ventajas que favorecen su funcionamiento, pero se basan en soluciones más insostenibles, con una mayor repercusión sobre el medio ambiente, principalmente debido a un elevado consumo de recursos: suelo, materiales, agua y energía.

Para combatir eficazmente el fenómeno del cambio climático, y cumplir con los compromisos de nuestro país en virtud del Protocolo de Kioto, es necesario repensar las ciudades, abordando el reto de la sostenibilidad urbana con la inclusión de criterios ambientales en el planeamiento urbanístico.

Actualmente esta cuestión está siendo abordada en documentos como la Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano. Dicha Estrategia es aplicable a cualquier tipo de municipio y trata sobre los problemas ambientales que presentan las zonas urbanas, así como la necesidad de abordarlos de manera integrada, incidiendo en las causas que los generan. Este documento establece medidas relativas al urbanismo, la movilidad sostenible, la edificación, la gestión urbana y las relaciones entre el mundo rural y urbano.

En esta línea existen numerosas iniciativas tendentes a promocionar un desarrollo urbano sostenible que considere la variable de la lucha contra el cambio climático. Entre ellas destaca el Libro Verde de Medio Ambiente Urbano, el cual se centra en el desarrollo de directivas sobre planificación, o la Guía de Buenas Prácticas de Planeamiento Urbanístico Sostenible y Proyectos de Urbanización Sostenible de la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Castilla-La Mancha, que abarca el proceso completo de creación de zonas urbanas.

En la misma línea se han desarrollado iniciativas del estilo del Foro “Urbanismo para un Desarrollo más Sostenible”, las cuales están ayudando de forma notable al estudio del problema y sus posibles soluciones, aunque todavía es necesario avanzar mucho en este campo para lograr realmente un modelo de ciudad sostenible.

Normativa estatal y autonómica

En relación con las normas estatales que regulan los procesos de ordenación territorial cabe destacar el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, norma que regula los derechos y obligaciones de los propietarios de terrenos en España. Esta Ley tiene gran importancia por establecer el marco de la planificación urbana en nuestro país.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Sin embargo, las competencias urbanísticas están atribuidas en exclusiva a las Comunidades Autónomas y son éstas las que tienen capacidad de regular la forma en la que los municipios hacen uso del suelo. Un análisis de las leyes autonómicas permite afirmar que la mayoría de ellas contempla de un modo específico la necesidad de favorecer un desarrollo sostenible en la planificación urbana, pero normalmente no incluyen medidas concretas para alcanzar este objetivo.

Por otro lado, la incorporación de criterios de sostenibilidad, incluyendo los relativos a la lucha contra el cambio climático, en los planes de ordenación municipal está regulada en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Esta Ley introduce la obligación de someter al proceso de evaluación ambiental algunos de los instrumentos de planificación urbana utilizados por los municipios con el fin de prevenir posibles impactos ambientales negativos.

Teniendo en cuenta la normativa estatal y autonómica en la materia, así como las recomendaciones establecidas en los documentos antes mencionados, se han elaborado las siguientes directrices normativas, las cuales permiten que los Gobiernos Locales puedan introducir criterios relativos a la mitigación y adaptación al cambio climático en sus respectivas herramientas de planificación urbana.

La aplicación de estas directrices tiene los siguientes objetivos:

- Reducir el consumo energético y de otros recursos producido en los sectores residencial, comercial e institucional, de forma que se reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Controlar la ocupación del suelo y preservar la capacidad de sumidero de carbono de los ecosistemas naturales.
- Recuperar el centro de las ciudades y reducir las necesidades de movilidad de la población.

6.2.2. DIRECTRICES DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA

Los instrumentos municipales de planeamiento y ordenación urbanística establecen el modelo territorial, la estructura general y orgánica del municipio, su ordenación urbanística y los contenidos básicos del derecho de propiedad del suelo a través de su calificación.

La inclusión de criterios ambientales en la elaboración de estos instrumentos permite mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y asegurar la protección del medio ambiente, garantizando la aplicación del principio de desarrollo sostenible. Así, en virtud de este principio, se debe propiciar un uso racional de recursos naturales como el suelo, armonizando las necesidades sociales y económicas del municipio con la protección del medio ambiente.

Por ello, es necesario diseñar un medio urbano en el que la ocupación del suelo sea eficiente, esté suficientemente dotado de las infraestructuras y servicios que le son propios y donde los usos se combinen de forma funcional y adecuada, cumpliendo su función social.

Esto sólo puede lograrse mediante una distribución coherente de las zonas urbanizadas, una buena dotación de zonas verdes, una clasificación del suelo protegido por motivos ambientales adecuadamente regulada y una elección correcta del grado de edificabilidad, conforme a la correspondiente previsión de infraestructuras de transporte y de servicios. Estos parámetros deben ser tenidos en cuenta si se quiere que el planeamiento urbanístico sea funcional, eficiente y sostenible.

El presente documento quiere aportar, de manera resumida, un conjunto de directrices normativas que permitan integrar diversos estándares y parámetros de lucha contra el cambio climático y sostenibilidad en los principales instrumentos del planeamiento urbano.

Con el objetivo de facilitar su uso, las directrices normativas se han agrupado en cuatro títulos:

- Título I: Estructura física urbana.
- Título II: Localización de servicios y dotaciones: diversificación de usos urbanísticos.
- Título III: Preservación de valores naturales.
- Título IV: Eficiencia en el uso recursos.

Título I. Estructura física urbana

Objetivo: Estructurar las ciudades de forma que sean más habitables y respetuosas con el medio ambiente, minimizando el uso del vehículo privado y el consumo de energía asociado.

Directriz 1: Control de la densidad de población

El Ayuntamiento debe tutelar el desarrollo urbanístico del municipio en sus fases de ocupación del suelo, urbanización y edificación por cualquier sujeto, público o privado, con el fin de garantizar que se obtienen densidades medias y/o altas¹ de población que reduzcan la ocupación del suelo, las necesidades de movilidad y la demanda de bienes, servicios y energía.

Para ello, en el planeamiento urbanístico se habrán de disponer las diferentes tipologías edificatorias existentes en porcentajes adecuados a las características del municipio, siempre tendiendo a lograr un modelo de ciudad compacta. Así, el modelo territorial adoptado por el Ayuntamiento en su planeamiento urbanístico limitará la extensión de núcleos urbanos en zonas inconexas con la ciudad y con baja densidad, optando por un modelo de concentración de población, infraestructuras y servicios.

Directriz 2: Incorporación de barrios desconectados a la trama urbana de la ciudad

Uno de los objetivos del modelo territorial aplicado en el municipio debe ser la integración de los barrios alejados en el tejido urbano, orientando con carácter prioritario los nuevos desarrollos urbanísticos hacia esas zonas del territorio, con objeto de lograr una continuidad entre el centro urbano y los barrios periféricos. Con ello se consigue concentrar infraestructuras y servicios, evitando el uso masivo del vehículo privado.

Antes de aprobar los instrumentos urbanísticos que definan el nuevo modelo territorial será necesario realizar un análisis del extrarradio del término municipal, identificando los barrios desvinculados del centro urbano y, en base a dicho análisis, identificar las zonas donde se habrá de promover la urbanización y edificación con carácter preferente.

En la planificación de estos nuevos desarrollos urbanos, situados entre el centro y los núcleos periféricos, debe crearse también una red viaria apropiada tanto para el transporte público (por ejemplo el carril bus) como para el uso de la bicicleta o cualquier otro medio de transporte no contaminante, incluyendo vías peatonales que conecten los barrios periféricos con las zonas consolidadas del núcleo urbano.

Directriz 3: Recuperación de suelos en desuso localizados en el centro urbano

Deben recuperarse los suelos urbanos que actualmente estén inutilizados, degradados o para los que se haya abandonado el uso al que originalmente se destinaron, con el fin de reducir la ocupación de las zonas libres existentes en el término municipal, dando así prioridad a la reutilización de un suelo que ya está dotado de servicios e integrado en la trama urbana.

¹ El rango en poblaciones de más de 10.000 habitantes será de 45-75 viv/ha, en poblaciones menores podrá ser menor.

Los suelos que generalmente se encuentran en esta situación provienen de:

- Zonas industriales degradadas.
- Zonas destinadas a infraestructuras de transporte en desuso.
- Instalaciones militares abandonadas.
- Zonas con dotaciones y equipamientos obsoletos.

El Ayuntamiento debe promover la realización de actuaciones de reforma interior en estos suelos, priorizando la asignación de usos funcionales que respondan a objetivos ambientales y sociales, frente a la expansión urbanística del municipio en zonas que pueden dedicarse a otros usos. En todo caso, antes de realizar cualquier actuación, será necesario el desmantelamiento de las instalaciones existentes.

En el caso concreto de suelos previamente destinados a usos industriales, también será necesario proceder a la descontaminación del suelo, de acuerdo con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Directriz 4: Fomento de la concepción del espacio público como eje de la ciudad

El Ayuntamiento debe promover el desarrollo de una ciudad enfocada al peatón y sus necesidades, con el fin de evitar así el uso masivo del vehículo privado y sus efectos negativos. Esto conlleva establecer el espacio público como el eje del desarrollo de la ciudad, abandonando la concepción de que la ciudad debe desarrollarse en torno a sus redes viarias.

Para ello, tanto en el Planeamiento General como en los Planes Especiales deben definirse estándares y criterios de ordenación de infraestructuras y viarios como las siguientes:

- Dedicar al tráfico del automóvil un porcentaje del viario público no superior al 25%.
- Ensanchar las aceras en las zonas comerciales para fomentar el desplazamiento a pie.
- Tratar las vías de la red local que presenten un ancho menor de los 6,0 metros como vías de coexistencia de tráfico rodado y peatonal, por lo que se establecerán las correspondientes medidas de disuasión del tráfico y aparcamiento (bolardos, arbolado, badenes, etc.).
- Crear una red de carriles bici dentro del casco urbano y que esté conectada con las zonas de ocio situadas en la periferia.
- Considerar, en las zonas céntricas y concurridas, la posibilidad de instaurar el sistema de supermanzanas y/o establecer la señalización en zigzag con el fin de reducir el uso del vehículo privado.

Directriz 5: Incorporar el control de las variables del entorno en el exterior de los edificios

El Ayuntamiento debe valorar las variables del entorno exterior para equiparar lo máximo posible las condiciones de los edificios a las naturales, favoreciendo la óptima orientación de las edificaciones y su integración con el entorno. Entre las variables a considerar están: temperatura, insolación, presencia de sombras, humedad relativa, etc.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Algunas líneas de actuación para mejorar la integración son:

- Los trazados urbanos y las ordenaciones y regulaciones de parcelaciones y volúmenes edificatorios deben incluir, entre sus criterios prioritarios, el asegurar el máximo soleamiento de las fachadas y espacios libres públicos en invierno y el menor soleamiento en verano.
- La dimensión transversal o sección proyectada de la vía pública podrá determinarse en conjunción y por referencia a la altura de las edificaciones, de manera que se tienda a lograr, en una de sus márgenes, el soleamiento durante dos horas en los equinoccios, sobre una franja de 150 centímetros de acera o un ancho superior cuando la intensidad de tráfico peatonal así lo requiera.
- El arbolado plantado en las zonas de tránsito peatonal debe ser de hoja caduca.
- La disposición del arbolado en las zonas de tránsito peatonal debe asegurar el sombreado estacional de las áreas soleadas en al menos un 60 % de su superficie.

Directriz 6: Adaptación del planeamiento urbanístico al cambio climático

El Ayuntamiento debe analizar los riesgos que el cambio climático puede producir en el municipio y, en base a esta evaluación, adecuar los distintos instrumentos de desarrollo urbanístico a dichos riesgos, con el fin de evitar los impactos que este fenómeno puede producir en el futuro sobre el entramado urbano.

A continuación se recogen algunos ejemplos de medidas que el Ayuntamiento puede poner en marcha con el fin de incorporar la adaptación al cambio climático en el proceso aprobación o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico:

- Hacer un análisis de los riesgos de inundación y erosión en las zonas de nuevo desarrollo, de forma que aquellas que presenten un mayor riesgo de inundación se destinen a usos menos sensibles (por ejemplo parques y zonas deportivas), mientras que las edificaciones construidas en lugares con mayor riesgo de erosión se cimenten más profundamente.
- Realizar un análisis de la capacidad de la red de alcantarillado municipal para absorber precipitaciones de mayor intensidad, tanto en las zonas urbanas susceptibles de Actuaciones de Reforma Interior como en los nuevos ámbitos a desarrollar.
- Reservar suelo crítico en las nuevas zonas a ordenar para poder construir futuras defensas frente a fenómenos climatológicos intensos (por ejemplo reservar suelo para hacer diques cerca de los ríos o del mar).
- Considerar la disponibilidad de recursos hídricos derivada de los efectos previstos del cambio climático en el municipio a la hora de construir nuevas edificaciones y/o infraestructuras que supongan un aumento de la población, ya sea de forma permanente o estacional.

Título II. Localización de servicios y dotaciones: diversificación de usos urbanísticos

Objetivo: Planificar ciudades multi-funcionales, con servicios y dotaciones cercanos que no obliguen a desplazamientos constantes.

Directriz 7: Cercanía de los servicios de proximidad a las zonas residenciales

El Ayuntamiento debe promover que en las zonas urbanas de nueva ordenación o de reforma interior se creen entornos urbanos multi-funcionales con diversificación de usos, en los que la mezcla de actividades incremente la eficiencia energética global, disminuya el consumo de recursos y reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero.

Así, en cada zona urbana se deberá disponer de la infraestructura necesaria para garantizar los servicios municipales mínimos, lo que implica dotar a los diferentes barrios de instalaciones deportivas, parques públicos, escuelas, etc. en función de su densidad de población.

Directriz 8: Limitación del desarrollo de actividades monofuncionales de alta densidad

Se debe evitar la proliferación de grandes espacios mono-funcionales (destinados a lugares ocio, empresas, etc.) alejados del centro urbano, para evitar el uso masivo del transporte privado. En este sentido, el Ayuntamiento debe desarrollar proyectos de traslado de grandes espacios de actividad económica, comercial y de ocio a zonas integradas en el tejido urbano.

Además, en los nuevos desarrollos urbanísticos se debe exigir la disposición de locales para uso comercial y de ocio, intentando evitar, en la medida de lo posible, la localización de estos equipamientos y servicios en lugares alejados de las zonas residenciales.

Título III. Preservación de valores naturales

Objetivo: Ampliar la dotación de zonas verdes en las ciudades y mejorar el mantenimiento y la recuperación del medio natural urbano, controlando las actividades humanas que pueden producir un impacto negativo en él.

Directriz 9: Creación de una red de zonas verdes interconectadas en la ciudad

El Ayuntamiento debe establecer la adecuada reserva de espacios y zonas verdes en el planeamiento urbanístico, entre otras razones, con objeto de aprovechar sus propiedades como medida correctora de la contaminación. Para cumplir este objetivo, se debe crear una red de parques y zonas verdes que proteja e incremente la biodiversidad urbana, con los siguientes criterios urbanísticos:

- La superficie de espacios verdes en los centros urbanos deberá ser de 5m²/habitante.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

- Se establecerán corredores ecológicos que comuniquen las zonas verdes ya existentes en la ciudad con los nuevos espacios naturales periurbanos.
- Se aumentará la densidad de arbolado en las vías públicas, plantando especies autóctonas siempre que sea posible.

El Ayuntamiento podrá elaborar un Plan Verde Urbano que se incorporará al planeamiento urbanístico general. Dicho Plan deberá:

- Recopilar toda la información de los espacios y zonas verdes urbanos públicos y privados existentes en el término municipal.
- Desarrollar una nueva red verde urbana y periurbana basada en los espacios naturales existentes, asegurando su interconexión.
- Regular el diseño de nuevas zonas verdes, estableciendo el estudio de las características del entorno para la elección de los criterios sostenibles adecuados.
- Elaborar un Programa de Riego Sostenible para los espacios y zonas verdes, especialmente los de titularidad municipal.

Además, el planeamiento urbanístico general deberá calificar el Patrimonio Natural con la misma categoría de protección municipal que el Patrimonio Artístico y Cultural.

Directriz 10: Limitación de la superficie impermeable

La ejecución material de la urbanización deberá garantizar un bajo impacto ambiental, evitando el sellado masivo y la impermeabilización del suelo, con objeto de interferir el mínimo posible en el ciclo natural del agua. Así, se deberán maximizar las superficies permeables respecto de las impermeabilizadas, pudiendo establecer el Ayuntamiento en los planes urbanísticos valores mínimos de suelo permeable no inferiores al 30%.

También se puede contribuir a alcanzar este objetivo manteniendo el terreno natural con los acondicionamientos que sean necesarios en la pavimentación de las zonas impermeables.

Directriz 11: Minimización del impacto ambiental en la ejecución de la obra de urbanización

Para minimizar el impacto ambiental sobre el terreno que causan las obras y no dañar el ecosistema urbano se deberá prever la recuperación de los daños causados durante la realización de las obras en los correspondientes instrumentos de desarrollo y ejecución del planeamiento.

Así, el Ayuntamiento podrá exigir la inclusión de un Plan de Restauración Ambiental de la zona de actuación en el Proyecto de Urbanización, el cual deberá contener al menos:

- Un análisis de las áreas afectadas por la ejecución: instalaciones auxiliares, vertederos de escombros y desmontes, zonas de extracción de materiales, red de drenaje de las aguas, accesos de vías abiertas para la obra, carreteras públicas utilizadas, etc.
- Actuaciones a realizar en las áreas afectadas para minimizar daños: nueva red de drenaje de la escorrentía, descripción detallada de los métodos de implantación y mantenimiento de las especies vegetales, etc.

Título IV. Eficiencia en el uso de recursos

Objetivo: Maximizar el aprovechamiento de la energía y de los recursos materiales para reducir el consumo energético y controlar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Directriz 12: Evaluación estratégica ambiental de los instrumentos de planificación urbana

El Ayuntamiento debe garantizar la viabilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos desde el punto de vista ambiental, con objeto evitar impactos irreversibles sobre recursos escasos como el suelo, el agua o el sistema natural y rural. Para ello, se puede incluir un informe de sostenibilidad ambiental basado en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, en las revisiones o modificaciones sustanciales de los instrumentos de planeamiento.

Dicho informe deberá facilitar la siguiente información:

- Los aspectos más relevantes de la situación actual del medio ambiente en la zona a desarrollar y su probable evolución en caso de no ejecutar el desarrollo previsto en el planeamiento urbanístico.
- Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario y nacional que guarden relación con el planeamiento urbanístico y la manera en que tales objetivos se han tenido en cuenta.
- Los probables efectos significativos en el medio ambiente si se ejecuta el desarrollo urbanístico establecido en el planeamiento urbanístico.
- Las medidas previstas para prevenir y cualquier efecto significativo negativo sobre el medio ambiente.
- Las posibles alternativas, si las hubiera, al planeamiento presentado y las razones ambientales por las que se ha elegido el actual.

Además, se deberá realizar un análisis de la capacidad de absorción que tienen las nuevas zonas urbanas sin deteriorar la base de sus recursos, garantizando así que el aumento demográfico esperado para cada zona sea sostenible.

Directriz 13: Vinculación del desarrollo urbano a las fuentes renovables de energía

Los instrumentos de planificación urbanística deberán garantizar que los nuevos desarrollos urbanos se acerquen lo máximo posible a la autosuficiencia energética y promuevan el uso de energías renovables, con objeto de reducir al máximo el consumo de energía de fuentes fósiles o nucleares.

Para ello, los instrumentos de planificación urbanística deberán contar con un análisis de la demanda energética de cada uno de los sectores o ámbitos urbanísticos de nuevo desarrollo, considerando el alumbrado público, el suministro y la depuración de agua, el transporte urbano, otros servicios básicos municipales y, en general, cualquier otro consumo energético.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

En el planeamiento urbanístico general y de desarrollo se debe establecer una contribución mínima procedente de las energías renovables y un determinado grado de autosuficiencia energética, tal y como establece el Código Técnico de la Edificación en su Documento Básico HE Ahorro de Energía.

Directriz 14: Vinculación del desarrollo urbano al ciclo del agua

El Ayuntamiento debe obligar a que los nuevos desarrollos urbanísticos incorporen mecanismos de ahorro y gestión racional del agua, con el fin de reducir el consumo de un recurso que es vital para la mayoría de los procesos de los seres vivos. Así, los instrumentos del planeamiento urbanístico deberán disponer un nivel mínimo de autosuficiencia hídrica, combinando el ahorro y la eficiencia con la reutilización del agua.

Entre los mecanismos de ahorro y gestión del agua que es necesario tener en cuenta cabe destacar los siguientes:

- Mecanismos de control de uso.
- Sistemas de reutilización de aguas de lluvia y de aguas grises.
- Sistemas de riego por goteo de las zonas verdes.

6.3. INCENTIVOS MUNICIPALES (FISCALIDAD Y SUBVENCIONES)

6.3.1. ANÁLISIS NORMATIVO SUPRAMUNICIPAL SOBRE INCENTIVOS MUNICIPALES: FISCALIDAD AMBIENTAL Y SUBVENCIONES

Marco europeo y estatal

En los últimos años se han puesto en marcha distintas medidas que, sin forzar las actitudes de ciudadanía y empresas, las dirigen hacia comportamientos menos dañinos para el medio ambiente. El objetivo de estas medidas es introducir incentivos, habitualmente de carácter financiero, para que se produzca un cambio de actitud hacia el medio ambiente, bien penalizándolos (por ejemplo a través de impuestos ambientales) bien premiándolos (por ejemplo mediante subvenciones).

El conjunto de estas medidas, conocidas como fiscalidad ambiental, constituyen un instrumento que permite minimizar los impactos ambientales, llevar a la práctica el principio de quien contamina paga y generar ingresos para las Administraciones Públicas, los cuales generalmente se emplean con fines ambientales, para la devolución o reducción de otros impuestos o con el objeto de crear incentivos a la innovación tecnológica.

Por lo tanto, los tributos ambientales, tanto tasas como impuestos, tienen un doble carácter: de incentivo o regulación (modificando el comportamiento de los agentes económicos y la ciudadanía) y de recaudación. En la actualidad no están todavía muy desarrollados, pero es previsible que su aplicación se extienda en los próximos años.

A nivel europeo no se ha desarrollado ninguna norma regulando o promoviendo estos instrumentos, a pesar de lo cual en numerosos países, especialmente en el centro y norte de Europa, se ha puesto en marcha un considerable sistema fiscal ambiental, siendo el objetivo último de éste la protección del medio ambiente y no exclusivamente la realización de un servicio ambiental, como suele ser el caso en los países del sur de Europa.

Por su parte, el Estado español ha optado por la inclusión de elementos medioambientales en los tributos ya existentes, con el fin de dar respuesta a las necesidades ambientales demandadas por la sociedad. Sólo en casos excepcionales se han desarrollado impuestos o tasas específicamente pensados para cumplir una función ambiental.

En este sentido, cabe destacar la modificación, de acuerdo a la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, del impuesto de matriculación de vehículos, cuyos tipos impositivos vienen determinados por las emisiones de CO₂ por kilómetro generadas por cada tipo de vehículo, de forma que aquellos que generan menores emisiones contaminantes y, por tanto contribuyen en menor medida al cambio climático, deben abonar un impuesto inferior.

En la misma línea cabe destacar las subvenciones otorgadas en el marco del denominado Plan Prever (actualmente Plan VIVE) para la renovación del parque automovilístico, entre cuyos beneficios destaca la reducción de las emisiones atmosféricas debida a la retirada de la circulación de los vehículos con más años de antigüedad, fomentando la renovación del parque automovilístico con la adquisición de vehículos más ecológicos y seguros.

Marco autonómico

A nivel autonómico se ha desarrollado una intensa actividad en el marco de la fiscalidad ambiental, debido principalmente a la escasa capacidad de las Comunidades Autónomas para crear tributos propios, ya que no pueden utilizar hechos imponibles gravados por el Estado ni actuar sobre materias reservadas a los Gobiernos Locales.

Así, en la mayoría de las Comunidades Autónomas se ha optado por establecer impuestos sobre actividades contaminantes. En concreto, la mayor parte de los tributos ambientales autonómicos, y los primeros cronológicamente, están relacionados con las emisiones de residuos líquidos, como el canon de vertidos. Este tipo de tributo se ha implantado en prácticamente todas las CCAA.

Más recientemente se han comenzado a implantar impuestos autonómicos relacionados con las emisiones contaminantes de origen energético, entre los cuales se puede destacar el aplicado en Galicia a través de la Ley 12/1995, de 29 de diciembre, del impuesto sobre la contaminación atmosférica, cuyo principal objetivo es conseguir que las empresas afectadas adopten las medidas necesarias para reducir sus emisiones contaminantes a la atmósfera y, por lo tanto, la cuantía del impuesto a pagar.

También se están comenzando a aplicar impuestos sobre productos y procesos energéticos, así como otros que gravan la eliminación en vertedero de residuos sólidos de distinta naturaleza. El objetivo de todos ellos es lograr la aplicación real del principio de “quien contamina, paga”.

Finalmente, cabe destacar la reciente puesta en marcha de numerosas líneas de subvención favoreciendo las buenas prácticas de lucha contra el cambio climático, como las convocatorias de ayudas para el aprovechamiento de energías renovables de uso propio en Castilla-La Mancha, subvenciones para instalaciones de energía solar térmica y biomasa en Murcia o ayudas para el fomento de acciones y proyectos de ahorro, eficiencia energética y utilización de energías renovables en el País Vasco.

Marco local

A nivel local, el marco regulatorio de los tributos municipales es el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004. En esta norma se fijan los mecanismos fiscales encaminados a permitir que los ayuntamientos, a través de sus respectivas ordenanzas fiscales, establezcan bonificaciones para determinadas actividades beneficiosas con el medio ambiente (por ejemplo utilización de carburantes con bajas emisiones atmosféricas, incorporación de sistemas de aprovechamiento de las energías renovables, etc.)

Así, el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales establece las siguientes posibles bonificaciones municipales:

- Hasta el 75% en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en función de:
 - La clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
 - Las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.

- Hasta el 50% en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles cuando éstos incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol.

- Hasta el 50% en el Impuesto sobre Actividades Económicas si dichas actividades:
 - Utilizan o producen energía renovable a partir de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración.
 - Realizan sus actividades industriales, desde el inicio de su actividad o por traslado posterior, en locales o instalaciones alejadas de las zonas más pobladas del término municipal.
 - Establecen un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido

- Hasta el 95% en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras para aquellas que incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar.

Numerosos municipios españoles están comenzando a desarrollar medidas fiscales destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el marco de esta Ley. El objetivo de estas medidas, y de las directrices que aquí se recogen, es doble: promover comportamientos que conlleven una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (penando o incentivando determinadas actividades) e implantar el principio de “quien contamina paga”.

6.3.2. DIRECTRICES DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LOS INCENTIVOS MUNICIPALES: LA FISCALIDAD AMBIENTAL Y SUBVENCIONES

Motivación de las Directrices

Existen distintos mecanismos a la hora de implantar herramientas que favorezcan las conductas de los usuarios en la lucha contra el cambio climático. Dichos mecanismos están dirigidos, bien a la obtención de bonificaciones sobre los tributos a los que tienen que hacer frente los usuarios de los servicios municipales (impuestos y tasas municipales), bien a la obtención de subvenciones por la realización de actuaciones beneficiosas en la lucha contra el cambio climático.

Es importante destacar, que las directrices que aquí se plantean pueden servir como herramienta desde dos puntos de vista distintos. En primer lugar, pueden servir como complemento a aquellos ayuntamientos, que tengan implantadas ordenanzas dirigidas al fomento de la lucha contra el cambio climático. En segundo lugar, puede servir a aquellos ayuntamientos que no hayan implantado ordenanzas relativas al uso eficiente del agua, eficiencia energética, etc., como punto de partida para empezar a fomentar conductas en la lucha contra el cambio climático, mediante la incorporación de las directrices en las normativas fiscales para la obtención de los beneficios fiscales correspondientes.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Las Directrices en materia de fiscalidad ambiental, con objetivo de facilitar su implantación normativa, se han agrupado en diez títulos, a saber:

- Título I: Requisitos Generales de aplicación
- Título II: Beneficios fiscales sobre las tasas municipales por el ahorro en el consumo de agua
- Título III: Beneficios fiscales sobre las tasas municipales por la implantación de mecanismos para el uso eficiente del agua
- Título IV: Beneficio fiscal sobre el Impuesto Municipal de Bienes Inmuebles por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol
- Título V: Beneficio fiscal en el Impuesto de Actividades Económicas por la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración
- Título VI: Beneficio fiscal en el Impuesto de Actividades Económicas por la implantación de buenas prácticas de movilidad sostenible
- Título VII: Beneficio fiscal en el Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica por la utilización de carburantes y motores de vehículos con baja incidencia contaminante en el medio ambiente
- Título VIII: Beneficio fiscal en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol
- Título IX: Concesión de subvenciones por la implantación de mecanismos de aprovechamiento de la energía solar y otras fuentes de energía renovables
- Título X: Concesión de subvenciones por la certificación de buenas prácticas sostenibles

Con objeto de comprender mejor las directrices normativas que se proponen, a continuación se definen los mecanismos sobre los cuales se pueden aplicar los distintos incentivos fiscales:

1. Las **tasas municipales** se definen como el tributo propio que los ayuntamientos cobran por la prestación de servicios de competencia local cuando éstos sean de solicitud o recepción obligatoria y, además, no sean susceptibles de ser prestados por parte de la iniciativa privada. Entre las tasas que aplican los ayuntamientos habría que destacar las tasas de recogida de residuos y las tasas de suministro de agua.

En los títulos relativos a los beneficios fiscales sobre las tasas municipales se definen las pautas para implantar medidas que ayuden y fomenten la lucha contra el cambio climático.

2. Los **impuestos municipales**, entendidos como el tributo que los ayuntamientos cobran a los usuarios y que no requiere de una contraprestación directa o determinada por parte de la Administración, surgen principalmente con el objeto de financiar los gastos de la Administración.

Según el artículo 59 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, los impuestos locales que los municipios tienen que gestionar son:

- **Impuesto sobre Bienes Inmuebles:** tributo directo de carácter real que grava el valor de los bienes inmuebles en los términos establecidos en La Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- **Impuesto sobre Actividades Económicas:** es un tributo directo de carácter real, cuyo hecho imponible está constituido por el mero ejercicio, en territorio nacional, de actividades empresariales,

profesionales o artísticas, se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no especificadas en las tarifas del impuesto.

- **Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica:** es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría.
- **Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras:** es un tributo indirecto cuyo hecho imponible está constituido por la realización, dentro del término municipal, de cualquier construcción, instalación u obra para la que se exija obtención de la correspondiente licencia de obras o urbanística, se haya obtenido o no dicha licencia, siempre que su expedición corresponda al Ayuntamiento de la imposición.

Para cada uno de estos impuestos, se presentan directrices al objeto de poder implantar aquellos incentivos fiscales que puedan ser de aplicación en los ayuntamientos que así lo decidan.

3. Las **subvenciones** se definen como una ayuda económica generalmente pública, que sirve para costear o sostener el mantenimiento de una actividad. Tal y como establece el artículo 73.4 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, las ordenanzas reguladoras de los incentivos fiscales, especificarán las condiciones de compatibilidad con otros beneficios fiscales.

No debe olvidarse que, a parte de estas herramientas de carácter normativo y fiscal, hay otras como por ejemplo, la educación ambiental que son igualmente beneficiosas para los objetivos planteados.

Título I: Requisitos Generales de aplicación

***Objetivo:** Definir aquellas directrices comunes a los diferentes supuestos planteados en función de los beneficios fiscales expuestos.*

Directriz 1: Asignación de técnicos responsable

El Ayuntamiento debería asignar un técnico responsable con conocimientos en la materia objeto de la bonificación, con el fin de evaluar y emitir informe sobre la obtención del beneficio fiscal correspondiente. Entre las funciones a llevar a cabo por el técnico responsable se podría establecer el control e inspección periódica del cumplimiento de las condiciones por las que se están beneficiando los usuarios (Ej. control sobre la documentación a presentar anualmente, control sobre los dispositivos instalados...)

Directriz 2: Plazos de solicitud del beneficio fiscal y lugar de presentación de la misma

El Ayuntamiento debería establecer los plazos máximos en los que el usuario podrá presentar la solicitud para poder obtener el beneficio fiscal al objeto de establecer un intervalo planificado para la cuantificación de las bonificaciones.

El Ayuntamiento deberá regular los plazos de presentación para cada una de las solicitudes de beneficios fiscales teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes supuestos:

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

- Realizar la solicitud antes del inicio de las obras.
- Realizar la solicitud conjuntamente con la solicitud de licencia urbanística.
- Realizar la solicitud en un plazo específico condicionado por otras variables administrativas.

(Por razones de economía procedimental se recomienda presentar la solicitud en el momento en que se solicite la licencia o autorización municipal asociada a la misma, siguiendo el criterio de ventanilla única).

Directriz 3: Plazo de resolución de la solicitud de beneficio fiscal

El Ayuntamiento debería establecer plazos máximos para la resolución de la solicitud del beneficio fiscal efectuada por parte del usuario. Transcurrido el plazo máximo deberán aplicarse las reglas del silencio administrativo.

Directriz 4: Compatibilidad de beneficios fiscales y actividades subvencionables

El Ayuntamiento deberá determinar si sus beneficios fiscales son compatibles con las ayudas y beneficios establecidos por otras Administraciones fiscales y organismos públicos (Comunidades Autónomas, Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético, etc.) o con otras materias relacionadas con la protección al medio ambiente.

Se deberían fijar las incompatibilidades que puedan existir con las deducciones fiscales por inversiones ambientales a que se refiere el artículo 39, apartado 4, del Texto Refundido de la Ley del Impuesto de Sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

Título II: Beneficios fiscales sobre las tasas municipales por ahorro en el consumo de agua

Objetivo: Posibilitar al ciudadano la reducción del pago en las tasas municipales mediante la aplicación de incentivos fiscales por el cumplimiento de medidas encaminadas a ahorrar agua y favorecer así la lucha contra el cambio climático.

Directriz 5: Condiciones de ahorro en el consumo de agua para la obtención del beneficio fiscal

El Ayuntamiento, debería definir las características necesarias para que los usuarios, puedan ser beneficiarios de la bonificación en la tasa del agua. Como mínimo deberían definirse las siguientes:

- El porcentaje de reducción necesario en el consumo del agua para poder beneficiarse de los incentivos fiscales.
- El método para cuantificar la reducción del consumo en porcentajes. El método de cuantificación podría establecerse mediante la comparativa de consumos con períodos de facturación anteriores.

Directriz 6: Cuantía bonificable por el ahorro en el consumo de agua

Una vez establecidos los objetivos de reducción en el consumo de agua, el Ayuntamiento debería establecer una sistemática para obtener la cantidad objeto de bonificación sobre la tasa de abastecimiento de agua.

Dicha sistemática podría venir dada mediante la aplicación de un coeficiente multiplicador sobre la cuota bruta de cobro en el servicio del agua, lo cual permitirá reducir la cantidad a pagar. Dicho coeficiente, podría variar en función del porcentaje de ahorro de agua realizado.

Título III: Beneficios fiscales sobre las tasas municipales por la implantación de mecanismos para el uso eficiente del agua

***Objetivo:** Posibilitar al ciudadano la reducción del pago en las tasas municipales mediante la aplicación de incentivos fiscales posibilitados por la implantación de mecanismos dirigidos al uso eficiente del agua.*

Se deberá tener en cuenta las normativas autonómicas o reglamentos técnicos de obligado cumplimiento (por ejemplo, el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios, Código Técnico de la Edificación...) que puedan establecer obligaciones de incorporación de algunos de los mecanismos dirigidos al ahorro de agua. En estos supuestos, los beneficios fiscales no podrán ser aplicables ya que en todo momento, los beneficios fiscales sólo podrán aplicarse cuando se desarrollen medidas adicionales a las exigidas por la legislación en vigor en el momento.

Directriz 7: Medidas y/o mecanismos de ahorro de agua para la obtención de beneficios fiscales en la tasa de abastecimiento de agua

El Ayuntamiento, teniendo en cuenta las características del municipio, debería seleccionar aquellos mecanismos de ahorro de agua que sean de su interés, cuya implantación sea objeto de un beneficio fiscal en la tasa municipal de abastecimiento.

Entre las medidas y/o mecanismos de ahorro de agua sobre los que aplicar la bonificación se podrán tener en cuenta:

- Contadores individuales.
- Reguladores de presión de entrada de agua.
- Mecanismos reductores de caudal en grifos y duchas.
- Mecanismos en grifos.
- Mecanismos para cisternas de urinarios e inodoros.
- Depósitos para el aprovechamiento y utilización del agua de lluvia.
- Aljibes para la recolección de agua de lluvia.
- Sistema para la reutilización de aguas grises.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Directriz 8: Condiciones que deben cumplir los usuarios que quieran obtener beneficios fiscales, por la instalación de mecanismos de ahorro de agua

Al objeto de fijar todas las condiciones que deben cumplir los usuarios, se debería:

- Definir aquellos ámbitos de aplicación sobre los cuales, la implantación de los mecanismos de ahorro de agua, serán objeto de bonificación (viviendas en terreno rural, viviendas unifamiliares...).
- Definir los usuarios sobre los cuales es de aplicación la medida (Ej. Estar empadronado en el municipio).
- Definir las capacidades mínimas de acumulación de aguas (para los depósitos de acumulación) en función del terreno ocupado por la actividad y/o número de usuarios al que se destina el mecanismo implantado (dimensionamiento del depósito en función del nº de viviendas, en función de los m² ocupados por el usuario...).
- Uso previsto del agua en función del mecanismo o dispositivo utilizado (riego de jardines, llenado de piscinas...).

Directriz 9: Cuantía bonificable por la implantación de mecanismos de ahorro de agua

Por cada uno de los mecanismos instalados, deberá establecerse la cuantía de la bonificación que le corresponde. En función del número de mecanismos instalados, el Ayuntamiento podrá proponer diferentes cuantías bonificables, debiendo definir un porcentaje máximo de bonificación.

Directriz 10: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación sobre la tasa de abastecimiento de agua por la implantación de mecanismos de ahorro de agua

El Ayuntamiento debería identificar la documentación necesaria para poder acceder a este tipo de beneficio fiscal. Entre la documentación a solicitar se debería tener en cuenta el informe técnico de viabilidad de ahorro en el consumo de agua.

Presentada esta documentación se realizará acta de comprobación municipal previa al reconocimiento del beneficio fiscal y a su correspondiente liquidación.

Título IV: Beneficio fiscal sobre el Impuesto Municipal de Bienes Inmuebles por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

***Objetivo:** Posibilitar al ciudadano la reducción del pago en el Impuesto Municipal de Bienes Inmuebles mediante la aplicación de bonificaciones posibilitadas por la implantación de mecanismos orientados al aprovechamiento de la energía proveniente del sol, minimizando así los efectos nocivos producidos hacia el medio ambiente mediante la reducción del consumo energético convencional.*

Se debe tener en cuenta, que las directrices que se plantean a continuación para la obtención de beneficios fiscales sobre el Impuesto Municipal de Bienes Inmuebles podrían ser utilizadas en aquellos supuestos en los que se implanten mecanismos orientados al uso eficiente del agua, siempre y cuando la implantación de dichos mecanismos no sea objeto de bonificación en otros tributos municipales.

Directriz 11: Condiciones que deben cumplir los usuarios que quieran obtener beneficios fiscales por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

Los ayuntamientos, teniendo en cuenta la legislación vigente, deberían establecer las condiciones de concesión de la bonificación. Algunas de las condiciones que podrían establecer son:

- Definir el destino para el cual se va a utilizar la energía obtenida (autoconsumo, comercialización y autoconsumo...) y los lugares de instalación donde es aplicable la bonificación. Se tendrá en cuenta que las bonificaciones no podrán ser aplicables en aquellos casos en los que los sistemas formen parte de obras de rehabilitación del edificio, debido a que, en estos supuestos les será de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por R.D. 314/06 de 17 de marzo.
- Especificar el suministro de energía mínimo necesario para obtener la bonificación con relación al total consumido.
- Especificar aquellos requisitos que deban cumplir las instalaciones de producción de calor. Ej. Se definirá la obligatoriedad de que los colectores deberán disponer de la correspondiente homologación por la Administración competente.

Directriz 12: Cuantía bonificable por la implantación de los sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

El artículo 74.5 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, relativo a las bonificaciones potestativas, establece que se podrá regular una bonificación de hasta el 50% de la cuota íntegra del impuesto para los bienes inmuebles en los que se hayan instalado sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol.

La aplicación de esta bonificación queda condicionada por ley a que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores que disponga de la correspondiente homologación por la Administración competente. Los demás aspectos sustantivos y formales de esta bonificación se remiten a su especificación por las ordenanzas fiscales.

Teniendo en cuenta esta premisa, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación que crea conveniente, pudiendo establecer su cuantía, en función del número de paneles fotovoltaicos instalados, siempre que se respete el límite legal máximo del 50% de la cuota íntegra del impuesto.

Directriz 13: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación sobre el Impuesto de Bienes Inmuebles por la instalación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

El Ayuntamiento debería tener constancia de la documentación acreditativa del aprovechamiento que justifique la concesión del beneficio fiscal. A tal fin, entre la documentación a presentar por el interesado junto a la solicitud se debería exigir el informe técnico que confirme la instalación, funcionamiento y rendimiento de los sistemas de energía.

Presentada esta documentación se realizará acta de comprobación municipal previa al reconocimiento del beneficio fiscal y a su correspondiente liquidación.

Título V: Beneficio fiscal en el Impuesto de Actividades Económicas por la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración

Objetivo: Posibilitar al ciudadano la reducción del pago en el Impuesto Municipal de Actividades Económicas mediante la aplicación de bonificaciones posibilitadas por la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración, minimizando así los efectos nocivos producidos hacia el medio ambiente mediante la reducción del consumo energético convencional.

Directriz 14: Instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables o sistemas de cogeneración, objeto de beneficio fiscal

El Ayuntamiento deberá identificar aquellas instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables cuya implantación sea objeto de un beneficio fiscal. A este respecto, se considerarán instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables, las que se enumeran a continuación y que vienen definidas como tales en el Plan de Energías Renovables:

- instalaciones para el aprovechamiento de la energía eólica
- instalaciones para el aprovechamiento de la energía hidroeléctrica
- instalaciones para el aprovechamiento de la energía solar térmica
- instalaciones para el aprovechamiento de la energía solar termoeléctrica
- instalaciones para el aprovechamiento de la energía solar fotovoltaica
- instalaciones para el aprovechamiento de biomasa
- instalaciones para el aprovechamiento de biogás

Con relación a los sistemas de cogeneración, se deberán tener en cuenta las plantas o industrias que utilicen equipos e instalaciones que permitan la producción conjunta de electricidad y energía térmica útil.

Directriz 15: Condiciones que deben cumplir los usuarios que quieran obtener beneficios fiscales por la instalación de tecnologías que permitan el aprovechamiento de las energías renovables

Los ayuntamientos deberían establecer las condiciones de concesión de la bonificación para cada una de las instalaciones de aprovechamiento. Algunas de las condiciones que podrían establecer son:

- Definir el destino para el cual se va a utilizar la energía obtenida (autoconsumo, comercialización...)
- Definir la ubicación que pueda tener cada una de las instalaciones, para poder optar a las bonificaciones fiscales (se tendrá en cuenta que las bonificaciones no podrán ser aplicables en aquellos casos en los que los sistemas formen parte de obras de rehabilitación del edificio, debido a que, en estos supuestos les será de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por R.D. 314/06 de 17 de marzo).
- Especificar el suministro de energía mínimo necesario para obtener la bonificación con relación al total consumido para cada una de las instalaciones bonificables.

- Especificar aquellos requisitos que deban cumplir cada una de las instalaciones bonificables. Por ejemplo, se definirá la obligatoriedad de que los colectores deberán disponer de la correspondiente homologación por la Administración competente.

Directriz 16: Cuantía bonificable por instalación de sistemas de aprovechamiento de energías renovables a través del impuesto municipal de Actividades Económicas

El artículo 88.2 c) del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales sobre bonificaciones obligatorias y potestativas, prevé con carácter potestativo la aplicación de una bonificación de hasta el 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que:

- Utilicen o produzcan energía a partir de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración. (A estos efectos se considerarán instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables las contempladas y definidas en la Directriz 14).

Teniendo en cuenta esta circunstancia definida por ley, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación fiscal que crea conveniente, pudiendo establecer los porcentajes en la cuota tributaria de los sujetos pasivos en función de la energía producida y de la concurrencia de una o más instalaciones, hasta el límite máximo legalmente permitido.

La bonificación fiscal por la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de energías renovables o sistemas de cogeneración se aplicará a la cuota que resulte, en su caso, de aplicar las bonificaciones obligatorias previstas en el artículo 88.1 y las bonificaciones potestativas en los párrafos a) y b) del artículo 88.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Directriz 17: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación sobre el Impuesto de Actividades Económicas por la instalación de tecnologías que permitan el aprovechamiento de las energías renovables

El Ayuntamiento debería tener constancia de la documentación acreditativa del aprovechamiento que justifique la concesión del beneficio fiscal. A tal fin, entre la documentación a presentar por el interesado junto a la solicitud se debería exigir el proyecto de la ejecución material de la instalación o equipo de aprovechamiento de energía renovable.

Presentada esta documentación se realizará acta de comprobación municipal previa al reconocimiento del beneficio fiscal y a su correspondiente liquidación.

Título VI: Beneficio fiscal en el Impuesto de Actividades Económicas por la implantación de buenas prácticas de movilidad sostenible

Objetivo: *Incentivar las buenas prácticas de movilidad sostenible a través de la reducción en el Impuesto de Actividades Económicas favoreciendo así la lucha contra el cambio climático.*

Las directrices que se plantean a continuación están relacionadas con las siguientes prácticas en materia de movilidad:

- La ubicación de las instalaciones industriales será alejada de las zonas más pobladas del municipio.
- Desarrollo de un Plan de Movilidad de Transporte Sostenible que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido.

Directriz 18: Actividades industriales objeto de la bonificación por la implantación de buenas prácticas de ubicación para favorecer la movilidad sostenible

El Ayuntamiento deberá delimitar:

- Las zonas en las que estando ubicada una instalación industrial, ésta pueda ser objeto de bonificación fiscal.
- Las zonas donde se podrán ubicar las instalaciones industriales objeto del traslado, susceptibles de bonificación fiscal.

Directriz 19: Condiciones que deben cumplir las instalaciones industriales que quieran obtener beneficios fiscales por el traslado posterior al inicio de su actividad a zonas alejadas del municipio

El Ayuntamiento, al objeto de definir las instalaciones industriales que puedan solicitar dicha bonificación fiscal, debería tener en cuenta los efectos producidos sobre la movilidad circulatoria del municipio. Para ello, el solicitante deberá aportar la justificación técnica necesaria que acredite que el número de desplazamientos efectuados dentro del municipio es significativo y que el tamaño de los vehículos (definido en función del Peso Máximo Autorizado) que realizan la actividad industrial afecta a la movilidad urbana.

Directriz 20: Cuantía bonificable para las instalaciones industriales

El artículo 88.2 c) del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales sobre las bonificaciones obligatorias y potestativas, prevé con carácter potestativo la aplicación de una bonificación de hasta el 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que realicen sus actividades industriales en locales o instalaciones alejadas de las zonas más pobladas del término municipal por traslado posterior al inicio de su actividad.

Teniendo en cuenta esta premisa, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación que crea conveniente hasta el límite máximo legalmente permitido.

La bonificación fiscal por la ubicación de instalaciones industriales alejada de las zonas más pobladas del municipio se aplicará a la cuota que resulte, en su caso, de aplicar las bonificaciones obligatorias previstas en el artículo 88.1

y las bonificaciones potestativas en los párrafos a) y b) del artículo 88.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Directriz 21: Condiciones que deba cumplir la implantación de un Plan de Movilidad de Transporte Sostenible

Para el disfrute de esta bonificación, el Ayuntamiento debería especificar los siguientes requisitos mínimos:

- Definir el período de vigencia que deba tener el plan de movilidad de transporte sostenible validado (Ej. se podría establecer un período mínimo de 6 meses, 1 año...).
- La empresa debe tener suscrito un convenio o contrato con una empresa de transporte urbano de viajeros de ámbito municipal.
- Definir el porcentaje de participación mínimo de los empleados de la empresa.
- Definir el número de desplazamientos necesarios.

Directriz 22: Cuantía bonificable por la implantación de un Plan de Movilidad de Transporte Sostenible

El artículo 88.2 c) del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales sobre bonificaciones obligatorias y potestativas, prevé con carácter potestativo la aplicación de una bonificación de hasta el 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que establezcan un plan de movilidad de transporte sostenible para sus trabajadores.

Teniendo en cuenta esta premisa, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación que crea conveniente hasta el límite máximo legalmente permitido.

La bonificación fiscal por la implantación de un plan de movilidad de transporte sostenible se aplicará a la cuota que resulte, en su caso, de aplicar las bonificaciones obligatorias previstas en el artículo 88.1 y las bonificaciones potestativas en los párrafos a) y b) del artículo 88.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Directriz 23: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación sobre el Impuesto de Actividades Económicas por la implantación de un plan de movilidad de transporte sostenible

El Ayuntamiento debería tener constancia de la documentación que justifique la implantación del plan de movilidad de transporte sostenible.

A tal fin, entre la documentación a presentar por el interesado junto a la solicitud se debería exigir:

- Análisis de viabilidad del plan de movilidad sostenible.
- Convenio realizado con la empresa de transporte urbano de ámbito municipal en el año inmediatamente anterior al periodo en que deba surtir efecto la bonificación.
- Documento que justifique el número de empleados de la empresa (Ej. TC2 de la empresa solicitante del mes de diciembre anterior a la solicitud o certificado de la Administración de la Seguridad Social a la que corresponda

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

la empresa solicitante y en el que se haga constar el número de trabajadores de alta a 31 de diciembre del año anterior a aquél en que deba surtir la bonificación).

- Certificación de la empresa de transporte que justifique el número de viajes contratados y el número de empleados beneficiados por el plan de transporte correspondiente al año inmediatamente anterior al periodo en que deba surtir efecto la bonificación, así como el coste total anual del plan para la empresa a cuya plantilla pertenezcan los trabajadores usuarios del servicio.

Presentada esta documentación se realizará acta de comprobación municipal previa al reconocimiento del beneficio fiscal y a su correspondiente liquidación.

Título VII: Beneficio fiscal en el Impuesto sobre los Vehículos de Tracción Mecánica por la utilización de carburantes y motores de vehículos con baja incidencia contaminante en el medio ambiente

***Objetivo:** Incentivar la adquisición de vehículos de emisiones poco contaminantes mediante la reducción de los impuestos sobre los vehículos de tracción mecánica (IVTM) con la finalidad de reducir la emisiones producidas por la combustión de los vehículos.*

La causa principal de toda la contaminación del aire es la combustión. El hidrógeno y el carbono del combustible se combinan con el oxígeno del aire para producir calor, luz, dióxido de carbono (CO₂) y vapor de agua (H₂O), sin embargo las impurezas del combustible, una incorrecta relación de mezcla entre el aire y el combustible o temperaturas de combustión demasiado altas o bajas son causa de la formación de productos secundarios (monóxido de carbono (CO), óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x), partículas (MP), hidrocarburos no quemados (HC), plomo...).

A continuación, se exponen directrices que ayudarán a regular, la implantación de medidas fiscales orientadas al fomento en la utilización de vehículos con motores y combustibles alternativos.

Directriz 24: Beneficiarios

El Ayuntamiento deberá identificar a aquellos usuarios que sean objeto del beneficio fiscal indicando las exclusiones necesarias a este tipo de bonificación (vehículos oficiales, vehículos municipales...). En principio serán beneficiarios los titulares de vehículos de tracción mecánica aptos para circular por las vías públicas, cualquiera que sea su clase y categoría, matriculado en los registros públicos correspondientes (mientras no haya causado baja en éstos), que utilicen motores o consuman combustibles con una incidencia baja en el medio ambiente.

Se tendrá en cuenta la normativa de la UE sobre reducción de emisiones de CO₂ (120 gramos por kilómetro en 2012).

Directriz 25: Carburantes y motores objeto de la bonificación fiscal

El Ayuntamiento, debería identificar aquellos motores y carburantes objeto de bonificación fiscal sobre el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica atendiendo a su baja incidencia en el medio ambiente.

Entre los motores a identificar se tendrá en cuenta:

- Motores híbridos: utilización de electricidad y combustible de forma mixta.
- Motores que utilicen biocombustibles. (Ej. Motores de gasóleo “biodiesel” B30 que contiene un 30% de combustible obtenido a partir de aceites vegetales).
- Motor de hidrógeno.
- Motores eléctricos.
- Motores a gas natural.

Para los combustibles alternativos o biocombustibles, se tendrá en cuenta entre otros, los que provienen de la mezcla que se realiza entre el etanol y/o metanol (alcoholes) con nafta (derivado del petróleo extraído por destilación directa). Algunos de los combustibles alternativos más utilizados son:

- E5: Es una mezcla de nafta súper sin plomo con 5% de etanol anhidro (se entiende por etanol anhidro al que tiene el 99,5% como grado de hidratación).
- GASOHOL (E10): Es una mezcla que contiene 90% de nafta súper sin plomo y 10% de etanol anhidro por volumen.
- ALCONAFTA (E15): Es una mezcla que contiene 15% de etanol anhidro y 85% de nafta súper volumen.
- E85: Es una mezcla que contiene 85% de etanol anhidro y 15% de nafta súper sin plomo por volumen.
- E93: Es una mezcla que contiene 93% de etanol anhidro, 5% de metanol anhidro y 2% de kerosén por volumen.
- E95: Es una mezcla que contiene 95% de etanol anhidro y 5% de nafta súper sin plomo por volumen.
- E100: Es etanol anhidro al 100%.
- ETBE (etil ter-butil éter): Es un aditivo que oxigena la nafta ayudando a una combustión más limpia. Se puede añadir a la nafta hasta un 17% del volumen.
- M85: Es una mezcla que contiene 85% de metanol anhidro y 15% de nafta súper sin plomo por volumen. Se utiliza en motores originalmente diseñados para gasolina.
- M100: Es metanol anhidro al 100%. Se utiliza en motores diseñados originalmente diesel.
- MTBE (éter metil tert-butílico): Es un aditivo que oxigena la nafta, reduciendo la emisión de monóxido de carbono.

Directriz 26: Cuantía bonificable por la utilización de carburantes y motores de vehículos con baja incidencia contaminante en el medio ambiente

El artículo 95.6 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales prevé con carácter potestativo que las ordenanzas fiscales puedan regular la aplicación de bonificaciones fiscales sobre la cuota tributaria del impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica, diferenciando:

- Una bonificación de hasta el 75% en función de la clase de carburante que consuma el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
- Una bonificación de hasta el 75% en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.

Teniendo en cuenta esta premisa, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación para cada uno de los supuestos hasta el límite máximo legalmente permitido, pudiendo establecer diferentes cuantías en función del tipo de motor y combustible utilizado.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Se deberían fijar las cuantías bonificables para el año de matriculación y para los años sucesivos.

Se podrán fijar las bonificaciones en función de las emisiones de CO₂ producidas (inferiores a 60g/km).

Directriz 27: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación sobre el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica por la utilización de carburantes y motores de vehículos con baja incidencia contaminante en el medio ambiente

El Ayuntamiento debería tener constancia de la documentación que justifique la utilización de vehículos con baja incidencia contaminante en el medio ambiente. A tal fin, el interesado deberá aportar a la Hacienda local, junto a la autoliquidación del impuesto:

- Documento acreditativo del fabricante.
- Documento de la Inspección Técnica de Vehículos.

Título VIII: Beneficio fiscal en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

***Objetivo:** Posibilitar al ciudadano la reducción del pago en el impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras mediante la aplicación de bonificaciones posibilitadas por la implantación de mecanismos orientados al aprovechamiento de la energía proveniente del sol, minimizando así los efectos nocivos producidos hacia el medio ambiente mediante la reducción del consumo energético convencional.*

Directriz 28: Condiciones que deben cumplir los usuarios que quieran obtener beneficios fiscales en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras por la implantación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

Los ayuntamientos, teniendo en cuenta la legislación vigente, deberían establecer las condiciones para la obtención de la bonificación fiscal sobre la cuota tributaria sobre la cuota del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras. Algunas de las condiciones que podrían establecer son:

- Definir el destino para el cual se va a utilizar la energía obtenida (autoconsumo, comercialización y autoconsumo...).
- Definir el tipo de inmuebles en los que es aplicable la bonificación (Inmuebles urbanos...). Se tendrá en cuenta que las bonificaciones no podrán ser aplicables en aquellos casos en los que los sistemas formen parte de obras de rehabilitación del edificio, debido a que, en estos supuestos les será de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por R.D. 314/06 de 17 de marzo.
- Especificar el suministro de energía mínimo necesario para obtener la bonificación con relación al total consumido.
- Especificar aquellos requisitos que deban cumplir las instalaciones de producción de calor. Ejemplo: se definirá la obligatoriedad de que los colectores deberán disponer de la correspondiente homologación por la Administración competente.

Directriz 29: Cuantía bonificable en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras por la implantación de los sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

El artículo 103.2 b) del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, relativo a las bonificaciones potestativas, establece que las ordenanzas fiscales podrán regular una bonificación sobre la cuota del impuesto de hasta el 95% a favor de las construcciones, instalaciones u obras en las que se incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar. La aplicación de esta bonificación estará condicionada a que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores que dispongan de la correspondiente homologación de la Administración competente.

Teniendo en cuenta esta premisa, el Ayuntamiento deberá fijar la bonificación que crea conveniente hasta el límite máximo legalmente permitido, pudiendo establecer estas cuantías, en función del número de paneles fotovoltaicos instalados.

Directriz 30: Requisitos documentales necesarios por parte de los solicitantes que quieran acogerse a la bonificación en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras por la instalación de sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol

El Ayuntamiento debería tener constancia de la documentación acreditativa del aprovechamiento que justifique la concesión del beneficio fiscal. A tal fin, se exigirá al interesado que, una vez practicada la liquidación provisional a cuenta del impuesto, concedida la licencia o iniciada la construcción, aporte la documentación acreditativa de la implantación de los sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar.

Una vez finalizada la construcción, instalación u obra, y realizada la correspondiente comprobación administrativa de las instalaciones objeto de bonificación, se practicará la correspondiente liquidación definitiva del impuesto.

Entre la documentación a aportar en la previa comprobación administrativa se debería tener en cuenta un informe técnico que confirme la instalación, funcionamiento y rendimiento de los sistemas de energía.

Título IX: Concesión de subvenciones por la implantación de mecanismos de aprovechamiento de la energía solar y otras fuentes de energía renovables

***Objetivo:** Ofrecer al ciudadano la posibilidad de obtener ayudas económicas para llevar a cabo actuaciones que favorezcan la lucha contra el cambio climático mediante la implantación de dispositivos que aprovechen la energía solar y otras fuentes de energía renovables.*

Directriz 31: Ayudas para aprovechamiento de la energía solar: requisitos y criterios de acceso

Los ayuntamientos deberían fijar los requisitos y criterios de acceso que deban cumplir los usuarios que quieran beneficiarse de ayudas y subvenciones por la implantación de mecanismos de aprovechamiento de la energía solar.

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Los requisitos que deberían definir son:

- Definir los beneficiarios y los requisitos que deben cumplir (Ejemplo: propietarios de viviendas situadas en el término municipal que pretendan instalar paneles solares para la generación de energía térmica o calderas de biomasa).
- Definir los costes subvencionables. Se podrá considerar subvencionable aquella parte de la inversión en bienes tangibles (ingeniería, obra civil, equipos, montaje e instalaciones) que sean necesarias para llegar a los objetivos propuestos.
- Definir los costes no subvencionables (Ejemplo: el IVA satisfecho por adquisición de bienes o servicios, o cualquier impuesto pagado por el solicitante, los gastos financieros ocasionados como consecuencia de la inversión, los gastos que no estén claramente definidos o justificados o que no tengan una relación directa y necesaria con la finalidad de la subvención).

Directriz 32: Cuantía de la subvención

El Ayuntamiento debería establecer la cuantía máxima subvencionable, sobre el coste total de ejecución del proyecto, debiendo establecer límites máximos de concesión (Ejemplo: inmuebles de 1 a 3 viviendas 600 € por vivienda, Inmuebles de 4 a 10 viviendas 800 € por vivienda...)

Se recomienda hacer alusión a que la cuantía de la subvención sea fijada en cada caso según las disponibilidades presupuestarias existentes.

Directriz 33: Requisitos documentales necesarios para poder acceder a las ayudas para el aprovechamiento de la energía solar y otras fuentes de energía renovables

Entre la documentación a aportar por el interesado se debería tener en cuenta:

- Memoria Técnica del proyecto a desarrollar suscrita por empresa instaladora que cumpla los requisitos establecidos reglamentariamente y que incluya los datos técnicos de la instalación, el cálculo justificativo de ahorro energético y el desglose detallado de la inversión. Esta memoria puede ser acompañada de cuanta documentación técnica adicional se considere oportuna para una mejor comprensión del proyecto.
- Importe de la subvención solicitada.
- Fotocopia del N.I.F. del solicitante.
- Acreditación del titular de la edificación o construcción mediante la presentación del último recibo abonado del Impuesto de Bienes Inmuebles o datos catastrales de edificio nuevo.
- Declaración jurada relativa a otras ayudas públicas o privadas recibidas para la misma finalidad.
- Hoja de mantenimiento a terceros con indicación de los datos bancarios donde transferir las ayudas.
- Acreditación de que se encuentra al corriente de las obligaciones fiscales con Hacienda.

Directriz 34: Criterios para su concesión

El Ayuntamiento debería definir los criterios bajo los cuales se concederá la subvención solicitada. Dichos criterios podrían fijarse en función de:

- La calidad ambiental.
- La viabilidad económica del proyecto.
- La obtención de licencia de obras.

La resolución estará condicionada a la emisión de un informe favorable de los Servicios Técnicos Municipales competentes por razón de la materia.

Directriz 35: Concesión y pago de la subvención

Para que el Ayuntamiento pueda conceder ayudas y subvenciones por la implantación de mecanismos de aprovechamiento energético, se deberá acreditar ante la Hacienda local los gastos llevados a cabo (justificación de gastos). Entre los documentos que pueden ser válidos para este tipo de justificaciones estarán:

- Facturas de los gastos ocasionados por las actividades subvencionadas.
- Certificado de garantía de las placas por un período mínimo de 3 años, firmado y sellado por el fabricante, que incluya número de serie de fabricación.
- Certificado de garantía de la instalación por un mínimo de 3 años. Firmado y sellado por el instalador.
- Contrato de mantenimiento por un periodo mínimo de 3 años firmado por instalador y solicitante.

Presentada esta documentación se practicará la correspondiente comprobación administrativa y se dispondrá, previo levantamiento de acta favorable, el pago de las ayudas y subvenciones concedidas.

Título X: Concesión de subvenciones por la certificación de buenas prácticas sostenibles

Objetivo: Fomentar buenas prácticas sostenibles a través de la concesión de subvenciones, mediante el otorgamiento de distintivos de calidad o reconocimientos ambientales que estén justificados por:

- La implantación de sistemas en edificios que permitan el ahorro de energía (edificios con etiqueta ecológica).
- La implantación de sistemas que permitan la reducción del consumo de agua.
- La adquisición de vehículos de Tracción Mecánica que utilicen carburantes y motores con baja incidencia contaminante.

A continuación, se presentan las directrices que permitan fomentar la puesta en práctica de buenas prácticas sostenibles orientadas a los edificios que obtengan algún distintivo de reconocimiento eficiente en materia de energía (Ejemplo: edificios con etiqueta ecológica)

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

Se deberá tener en cuenta las normativas autonómicas o reglamentos técnicos de obligado cumplimiento (Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios, Código Técnico de la Edificación...) que puedan establecer obligaciones de incorporación de algunos de los mecanismos que se detallan en el presente capítulo. En estos supuestos, las subvenciones no podrán ser aplicables ya que en todo momento, éstas sólo podrán aplicarse cuando se desarrollen medidas adicionales a lo que exija la ley. Esta situación se dará cuando los sistemas formen parte de obras de rehabilitación del edificio, debido a que, en estos supuestos les será de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por R.D. 314/06 de 17 de marzo).

Directriz 36: Ayudas por la implantación de sistemas en edificios que permitan el ahorro de energía: requisitos y criterios de acceso

El Ayuntamiento deberá determinar las características necesarias exigibles a los proyectos que quieran beneficiarse de dichas ayudas. Los requisitos que podrían especificar son:

- Disponer de interruptores de presencia en los espacios comunes del edificio (entrada, garaje, vestíbulos...).
- Disponer de termostatos programables.
- Poner dispositivos que permitan la protección solar en las zonas de orientación sur mediante viseras, persianas regulables, etc.
- Vidrios dobles.
- Preinstalación domótica.

Directriz 37: Cuantía de la subvención

El Ayuntamiento debería establecer la cuantía máxima subvencionable sobre el coste total de ejecución del proyecto, debiendo establecer límites máximos de concesión. Se recomienda hacer alusión a que la cuantía de la subvención sea fijada en cada caso según las disponibilidades presupuestarias existentes.

Directriz 38: Requisitos para la obtención del certificado de buenas prácticas sostenibles

El Ayuntamiento debería establecer el procedimiento para otorgar el certificado con el que se pueda solicitar la subvención.

Asimismo, el Ayuntamiento debería especificar la documentación requerida para el otorgamiento de cada certificado de buenas prácticas sostenibles. Entre la documentación a aportar por el interesado en base a los mecanismos de ahorro y de eficiencia energética, se podría incluir:

- Certificado de garantía para cada uno de los mecanismos de ahorro de energía instalados en el edificio, firmado y sellado por el instalador.
- Contrato de mantenimiento por un periodo mínimo de 3 años firmado por instalador y solicitante.
- Documentos que justifiquen el ahorro energético y el desglose detallado de la inversión

- Importe de la subvención solicitada.
- Fotocopia del N.I.F. del solicitante.
- Declaración jurada relativa a otras ayudas públicas o privadas recibidas para la misma finalidad.
- Acreditar que se encuentra al corriente de las obligaciones fiscales con Hacienda.

Presentada esta documentación se practicará la correspondiente comprobación administrativa, de la que se derivará acta de comprobación municipal y, de ser favorable, se otorgará el correspondiente certificado de buenas prácticas sostenibles con el que podrán tener acceso a la subvención solicitada.

Directriz 39: Pago de la subvención

El Ayuntamiento debería establecer los plazos máximos para la concesión de las ayudas y subvenciones, una vez otorgado el certificado de buenas prácticas sostenibles.

6.4. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

6.4.1. ANÁLISIS NORMATIVO SUPRAMUNICIPAL SOBRE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Marco internacional y estatal

Hoy en día la participación ciudadana se ha consolidado como un elemento clave en todo tipo de planificación estratégica, incluyéndose de forma explícita en diversos acuerdos internacionales, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En concreto en este documento, columna vertebral de la lucha contra el cambio climático, se incluye un artículo específico para fomentar la participación ciudadana. El artículo 6 indica que las partes firmantes se comprometen a:

- Elaborar y aplicar programas de educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el cambio climático y sus efectos.
- Promover y facilitar el acceso del público a información sobre el cambio climático y sus efectos.
- Fomentar la participación ciudadana en el estudio del cambio climático y sus efectos, así como en la elaboración de las respuestas adecuadas.
- Promover la formación del personal científico, técnico y directivo.

A fin de promover la aplicación de este artículo, en el año 2002 se desarrolló el “Programa de trabajo para la aplicación del artículo 6 de la Convención”, denominado también Programa de trabajo de Nueva Delhi, en el cual se establecían una serie de obligaciones para los países firmantes. El periodo de aplicación de este programa finalizó en el año 2007, por lo que en el año 2008 se aprobó en Bali el denominado “Programa de trabajo de Nueva Delhi enmendado para la aplicación del artículo 6 de la Convención” para el periodo 2008-2012, en el cual se establecen el ámbito y las bases de la adopción de medidas sobre las actividades previstas en el artículo que desarrolla.

En esta misma línea, la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007-2012-2020 establece como un área de actuación prioritaria la información y sensibilización ciudadana. En este campo, los objetivos a alcanzar de acuerdo a esta Estrategia, y para los cuales se han desarrollado medidas concretas, son los siguientes:

- Incrementar el interés y el conocimiento de la ciudadanía en las áreas de actuación y lucha contra el cambio climático.
- Facilitar y orientar los procesos de aprendizaje para entender las interacciones del cambio climático y las respuestas planteadas al mismo.
- Promover cambios en las pautas de comportamiento ciudadano de modo que se favorezca el respeto al medio ambiente a través del ahorro en la utilización de los recursos naturales y de la mejora de la eficiencia en su utilización.

- Elaborar un informe periódico sobre el estado de situación del cambio climático en España y promover su divulgación.
- Elaborar un Programa de Acciones conjuntas y compartidas sobre concienciación e información en materia de cambio climático en los distintos sectores sociales que contemple las medidas a aplicar en esta área.

Por otro lado, la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente incorpora al derecho español las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE, que a su vez establecen las obligaciones derivadas de la firma del denominado Convenio de Aarhus.

Este Convenio, aprobado en 1998, establece las condiciones para el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, basándose en tres pilares:

- Acceso a la información ambiental. Desempeña un papel esencial en la concienciación y educación ambiental de la ciudadanía, constituyendo un instrumento indispensable para poder intervenir con conocimiento de causa en los asuntos públicos.
- Participación del público en el proceso de toma de decisiones. Se extiende a tres ámbitos de actuación pública: la autorización de determinadas actividades, la aprobación de planes y programas, y la elaboración de disposiciones de carácter general de rango legal o reglamentario.
- Acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Tiene por objeto garantizar el acceso de la ciudadanía a los tribunales con el fin de revisar las decisiones que potencialmente hayan podido violar los derechos ambientales que les reconoce el propio Convenio.

Marco autonómico y local

En algunas Comunidades Autónomas se ha desarrollado normativa para la creación de órganos de participación ciudadana en el ámbito del cambio climático; por ejemplo en Castilla- la Mancha se aprobó un Decreto para la creación de una Comisión Regional de Coordinación de Políticas de Cambio Climático, mientras que en la Comunidad Valenciana se aprobó por Decreto la Creación de la Comisión Delegada de Coordinación de Políticas de Prevención ante el Cambio Climático.

Por otro lado, en 2008 se han elaborado diversas normas autonómicas de participación ciudadana en la que se incluyen aspectos ambientales, estructurándose de forma similar a la normativa ya desarrollada en los últimos años a nivel local. Actualmente se ha aprobado este tipo de legislación en la Comunidad Valenciana y se encuentra en fase de borrador en Canarias.

A nivel local, numerosos municipios españoles cuentan con normativa reguladora de la participación ciudadana, la cual se asienta sobre lo establecido en primer lugar en la Constitución Española. Así, los artículos 9.2. y 23.1. establecen la participación de la ciudadanía en los asuntos públicos como un derecho ciudadano, siendo una obligación de los poderes públicos facilitar la misma.

Asimismo, en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) y su modificación posterior (Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del Gobierno Local), se desarrollan

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

estos dos artículos. Concretamente en el artículo 18 se establece los derechos y deberes de los vecinos, mientras que en el Capítulo IV del Título V “Disposiciones comunes a las entidades locales” se describen las obligaciones relativas a la información y participación ciudadana de los Gobiernos Locales.

Por último, el Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las entidades locales (aprobado mediante Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre) establece en el Título VII el Estatuto del Vecino, el cual incluye normativa relativa a esta materia en el Capítulo II “Información y participación ciudadana”.

En este marco, la normativa local (Ordenanzas, Reglamentos, etc.) relativa a la participación ciudadana que incorporen el concepto de cambio climático deben cumplir los siguientes objetivos:

- Garantizar el derecho de acceso a la información y el derecho de participación de la ciudadanía en este campo.
- Asegurar una adecuada difusión de información relativa a la lucha contra el cambio climático
- Promover la participación ciudadana, tanto colectiva como individual, en temas relativos al cambio climático, estableciendo para ello los mecanismos apropiados.

6.4.2. DIRECTRICES DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA NORMATIVA RELATIVA A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El derecho fundamental a la participación en los asuntos públicos regulado en el artículo 23 de la Constitución puede ser desarrollado a nivel local, permitiendo avanzar en una democracia más participativa y no únicamente circunscrita a los procesos electorales, en la que sea posible organizar la acción política contando con la ciudadanía y romper la brecha entre administrados y administradores.

En el ámbito municipal, la voluntad de los ayuntamientos de compartir la toma de decisiones necesita, por otro lado, de una ciudadanía activa dispuesta a participar y de un tejido asociativo amplio como expresión del compromiso colectivo con el municipio. Una adecuada regulación, dentro de un marco más amplio de medidas para favorecer la participación, puede ayudar al desarrollo del ejercicio del derecho a la participación en los asuntos públicos, en relación a la lucha contra el cambio climático.

Para un adecuado desarrollo de este tipo de procesos, será necesario englobar esta medida en una estrategia que implique al conjunto de la organización municipal y se configure como el instrumento de planificación que defina el modelo de participación local en relación a la lucha contra el cambio climático. Este tipo de estrategias deben considerar la participación como un eje transversal que impregne y cohesione toda la estructura administrativa, y debe plasmarse en cualquier fase de un proyecto: desde el análisis y diagnóstico de la realidad, la elaboración de propuestas, negociación y consenso, programación, hasta la ejecución y posterior evaluación de las actuaciones municipales.

En este contexto, se recogen una serie de directrices para la inclusión de la variable de lucha contra el cambio climático en la normativa municipal relativa a participación ciudadana. Numerosos municipios españoles cuentan actualmente con un Reglamento en este ámbito, por lo que sería recomendable la modificación de la normativa local

basándose en las indicaciones incluidas a continuación. Por tanto, es preciso tener en cuenta que estas directrices no son exhaustivas en relación a la elaboración de una norma municipal de participación ciudadana, sino un mero complemento de normas ya existentes.

Las directrices se han ordenado en cinco títulos diferenciados, los cuales están incluidos en la mayoría de Reglamentos, de forma que se facilite la incorporación de estos criterios en normas ya establecidas. El Título I, que lleva como rúbrica "Derechos de los ciudadanos" hace referencia a los derechos de la ciudadanía, indicando la importancia de su definición en relación a los temas ambientales. El Título II, denominado "Fomento de la información relativa a la lucha contra el cambio climático", destaca la importancia de la información que la Administración local debe poner a disposición de los ciudadanos sobre el cambio climático. El Título III "Mecanismos de participación ciudadana" indica las herramientas de participación más adecuadas en el contexto del cambio climático. El Título IV "Órganos de participación" define una posible estructura de organización que permita la materialización del derecho de participación pública. Por último, el Título V "Fomento de la participación ciudadana colectiva e individual" tiene por objeto fijar mecanismos para promover dicha participación en sus diferentes ámbitos: colectivo e individual.

Título I. Derechos de los ciudadanos

***Objetivo:** Definir los derechos de los ciudadanos de forma que se promueva la participación activa de la ciudadanía en la lucha contra el cambio climático, la cual no es posible sin la colaboración del conjunto de los vecinos.*

Directriz 1: Definición de los objetivos del Reglamento

Conforme a lo establecido en la Exposición de motivos de la Ley 27/2006, <<el medio ambiente es un bien jurídico de cuyo disfrute son titulares todos los ciudadanos y cuya conservación es una obligación que comparten los poderes públicos y la sociedad en su conjunto>>. Por ello, la ciudadanía, de forma individual o conjunta puede y debe colaborar en la protección del medio ambiente y, por tanto, en la lucha contra el cambio climático. Para ello, los ayuntamientos deberán establecer, como uno de los objetivos del Reglamento de participación ciudadana, el establecimiento de las herramientas y mecanismos necesarios para que tenga lugar una participación activa de la ciudadanía en la protección y conservación del medio ambiente, dentro de la cual se encuentra la lucha contra el cambio climático.

Directriz 2: Contenido del derecho de acceso a la información y del derecho de participación pública en materia de medio ambiente

De acuerdo con el artículo 45 de la Constitución, y en concreto, con las disposiciones de la Ley 27/2006, todos los ciudadanos tienen derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y el deber de conservarlo. En este sentido, los ayuntamientos deberán regular en el Reglamento de participación ciudadana el desarrollo de los derechos derivados de esta normativa, pudiéndose concretar a nivel local de la siguiente manera:

6. DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE OTRAS NORMAS

1) En relación con el acceso a la información los ciudadanos cuentan con los siguientes derechos:

- A acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas sin que para ello estén obligados a declarar un interés determinado.
- A ser informados de los derechos que le otorga la citada Ley y a ser asesorados para su correcto ejercicio.
- A ser asistidos en su búsqueda de información.
- A recibir la información que soliciten en los plazos establecidos en dicha Ley, siendo normalmente de un mes y en el formato elegido por los solicitantes.
- A conocer los motivos por los cuales no se les facilita la información, total o parcialmente, o en la forma o formato solicitados.
- A conocer el listado de las tasas y precios que en su caso, sean exigibles para la recepción de la información solicitada, así como las circunstancias en las que se puede exigir o dispensar el pago.

2) En relación con la participación pública los ciudadanos cuentan con los siguientes derechos:

- A participar de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente.
- A acceder con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.
- A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta.
- A que se haga público el resultado definitivo del procedimiento en el que ha participado y se informe de los motivos y consideraciones en los que se basa la decisión adoptada, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.
- A participar de manera efectiva y real, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación aplicable, en los procedimientos administrativos de las siguientes materias:
 - Prevención y control integrado de la contaminación.
 - Organismos modificados genéticamente.
 - Evaluaciones de impacto ambiental.
 - Procesos planificadores previstos en la legislación de aguas.
 - Evaluación de los efectos de los planes y programas en el medio ambiente.
 - Cambio Climático.

Título II. Fomento de la información relativa a la lucha contra el cambio climático

Objetivo: *Informar y formar sobre el cambio climático de forma que se establezca un conocimiento y una implicación máxima sobre estos temas.*

Directriz 3: Contenido mínimo

Los ayuntamientos deberán comprometerse, a través del Reglamento, a aportar información actualizada de acuerdo con lo establecido en la Ley 27/2006, que incluya como mínimo los siguientes extremos:

- Los textos legislativos locales relativos al medio ambiente y el cambio climático.
- Las políticas, programas y planes relativos al medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, así como sus evaluaciones ambientales cuando proceda.
- Los informes sobre el estado del medio ambiente y el cambio climático, cuando se realicen a nivel local.
- Los datos o resúmenes de los datos derivados del seguimiento de las actividades que afecten o puedan afectar al medio ambiente y el cambio climático.
- Las autorizaciones municipales con un efecto significativo sobre el medio ambiente y los acuerdos en materia de medio ambiente y cambio climático.

Sin perjuicio de lo anterior, y como excepción reconocida en la Ley 27/2006, el Ayuntamiento podrá denegar la información solicitada cuando concurren las siguientes circunstancias:

- Que la información solicitada al Ayuntamiento no obre en poder de éste o en el de otra entidad en su nombre.
- Que la solicitud sea manifiestamente irrazonable.
- Que la solicitud esté formulada de manera excesivamente general.
- Que la solicitud se refiera a material en curso de elaboración o a documentos o datos sobre los que la autoridad pública esté trabajando activamente.
- Que la solicitud se refiera a comunicaciones internas, teniendo en cuenta el interés público atendido por la revelación.
- Que la revelación de la información pueda afectar negativamente a las relaciones internacionales, a la defensa nacional o a la seguridad pública; a causas o asuntos sujetos a procedimiento judicial o en trámite ante los tribunales, al derecho de tutela judicial efectiva o a la capacidad para realizar una investigación de índole penal o disciplinaria; a los derechos de propiedad intelectual e industrial, exceptuándose los supuestos en los que el titular haya consentido en su divulgación; al carácter confidencial de los datos personales, siempre y cuando la persona interesada no haya consentido en su tratamiento o revelación; a la confidencialidad de datos de carácter comercial e industrial, cuando dicha confidencialidad esté prevista en una norma con rango de Ley o en la normativa comunitaria, a fin de proteger intereses económicos legítimos, incluido el interés público de mantener la confidencialidad estadística y el secreto fiscal.

Directriz 4: Relativa al cambio climático

El Ayuntamiento deberá incorporar en el Reglamento de participación ciudadana la intención de promocionar las actividades de información sobre el cambio climático. Para promover una participación activa de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones es necesario contar con unos conocimientos mínimos.

Por tanto, con el objetivo final de implicar a la ciudadanía en la lucha contra el cambio climático y promover un cambio de hábitos que permita reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de fuentes difusas, el Ayuntamiento deberá comprometerse a promover la información relativa a esta cuestión. El cambio climático presenta un carácter eminentemente técnico, por lo que el conocimiento sobre el mismo de la ciudadanía es escaso y es necesario aplicar un enfoque de divulgación y “vulgarización” de la información técnica y científica, especialmente de los programas de investigación científica asociados con el cambio climático.

En este sentido, el Ayuntamiento puede elaborar folletos, trípticos, dípticos o cualquier tipo de información (prensa, carteles, etc.), incluso campañas formativas en centros escolares, para difundir cuestiones relacionadas con el cambio climático.

Directriz 5: Relativa a los procesos y procedimientos relativos al cambio climático

La lucha contra el cambio climático implica actividades directamente relacionadas con las competencias municipales, por lo que en la mayoría de los casos los ayuntamientos desarrollarán políticas y procedimientos relacionados con el cambio climático, por ejemplo relativo a políticas de movilidad o edificación sostenible. En este sentido, los ayuntamientos deberán establecer los mecanismos y herramientas adecuados para fomentar la información y participación en estos ámbitos. A modo de ejemplo, se podrán establecer los siguientes:

- Establecimiento de una oficina de atención al ciudadano.
- Difusión de información sobre las actuaciones y acuerdos municipales sobre lucha contra el cambio climático a través de la red, prensa local, etc.
- Realización de audiencias públicas para temas relativos a la lucha contra el cambio climático.
- Incorporación en la página web municipal de contenidos relativos a las políticas o procedimientos relativos a la lucha contra el cambio climático.

Directriz 6: Información en caso de amenaza para la salud humana o el medio ambiente

Los ayuntamientos deberán recoger en el Reglamento de participación ciudadana la obligación del Consistorio a difundir inmediatamente y sin demora toda la información que obre en su poder o en el de otros sujetos en su nombre, en caso de amenaza inminente para la salud humana o para el medio ambiente ocasionada por actividades humanas o por causas naturales, de forma que permita adoptar al público que pueda resultar afectado las medidas necesarias para prevenir o limitar los daños que pudieran derivarse de dicha amenaza.

Título III. Mecanismos de participación ciudadana

Objetivo: Definir y regular los diferentes cauces que hacen posible la materialización del derecho de participación pública en materia de lucha contra el cambio climático.

Directriz 7: Definición del modelo participativo, considerando la lucha contra el cambio climático

El Ayuntamiento deberá analizar el modelo participativo a incluir en el Reglamento, determinando si éste es adecuado para tratar los temas relativos a la lucha contra el cambio climático. Estos temas presentan características propias, como ser un tema transversal a todos los servicios municipales, de gran influencia en el día a día de los ciudadanos (por ejemplo los temas de movilidad), en los cuales es imprescindible transmitir la corresponsabilidad de los ciudadanos en la toma de decisiones. Por ello, se deberá incluir como mínimo los siguientes mecanismos de participación:

- Acceso de los ciudadanos a los representantes municipales.
- Procesos participativos para la definición de políticas relativas a la lucha contra el cambio climático.
- Procesos participativos ligados a unidades territoriales (barrios, distrito u otros) en el caso de que se considerase necesario.
- Talleres de debate, talleres específicos de reflexión y propuesta sobre asuntos que por su naturaleza o características concretas resulta de interés su discusión con los ciudadanos en profundidad.

Directriz 8: Desarrollo de procesos participativos para la definición de las políticas relativas a la lucha contra el cambio climático

El Ayuntamiento deberá promover la realización de procesos participativos que permitan la incorporación del mayor número de personas en las fases de preparación, ejecución y evaluación posterior de la actuación municipal. Las técnicas y metodologías participativas deberán aportar al proyecto en que se utilicen orden y coherencia, igualdad, y formas de hacer, definiendo con claridad los límites y posibilidades del proyecto.

Para ello, el Reglamento deberá establecer como mínimo las siguientes responsabilidades de la Corporación Local:

- Informar al público, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, como los electrónicos, cuando se disponga de ellos, sobre cualesquiera propuestas de planes, programas o disposiciones de carácter general, o, en su caso, de su modificación o de su revisión.
- Poner a disposición del público la información pertinente de forma que sea inteligible, indicando específicamente la información relativa al derecho a la participación en los procesos decisorios.
- Facilitar la aportación de observaciones y opiniones de los ciudadanos antes de que se adopten decisiones municipales.
- Considerar los resultados de la participación pública al adoptar esas decisiones.
- Informar al público de las decisiones adoptadas y de los motivos y consideraciones en los que se basen dichas decisiones, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

Título IV. Órganos de participación

Objetivo: Definir y regular los diferentes órganos que hacen posible la materialización del derecho de participación pública en materia de medio ambiente y, por tanto, en materia de cambio climático.

Directriz 9: Creación de una Comisión Municipal específica de cambio climático

El Ayuntamiento deberá regular la creación de una Comisión Municipal específica de cambio climático, la cual debe tratar este tema de manera transversal, analizando de qué forma se puede incorporar el criterio de lucha contra el cambio climático en la planificación, así como en las actividades municipales. Esta comisión, que no contará con carácter vinculante, deberá proporcionar a cada uno de los servicios municipales claves para la incorporación de esta variable en sus políticas.

Directriz 10: Definición de mecanismos de coordinación de la comisión municipal de cambio climático y otros órganos de participación municipal

El Ayuntamiento deberá establecer mecanismos de coordinación entre los diferentes órganos de participación municipal. Dichos mecanismos son de especial importancia en relación con la lucha contra el cambio climático por el marcado carácter transversal de este tema, que afecta a muy diversos ámbitos territoriales y de organización municipal.

Título V. Fomento de la participación ciudadana colectiva e individual

Objetivo: Establecer mecanismos específicos y diferenciados para promover la participación colectiva y la individual, las cuales presentan características distintas y, por tanto, precisan de actuaciones diversas.

Directriz 11: Fomento del asociacionismo ambiental y de lucha contra el cambio climático

El Ayuntamiento deberá promover la creación y el desarrollo de actividades relativas a la lucha contra el cambio climático por parte de las asociaciones del municipio. Para ello, establecerá diferentes mecanismos de fomento del asociacionismo relativo a este ámbito. Las posibles medidas a incluir podrían ser:

- Fomento de mecanismos de asistencia, servicios de información y campañas de divulgación y reconocimiento de las actividades de las asociaciones.
- Inclusión en el Reglamento de la creación de líneas de subvención para estos temas, así como convenios de colaboración para el desarrollo de programas relativos a la lucha contra el cambio climático.
- Definición de equipamiento municipal puesto a disposición de dichas asociaciones.
- Promoción del acceso de las asociaciones a medios de comunicación locales.
- Apoyo al voluntariado en el ámbito de la lucha contra el cambio climático, fomentando la implicación activa de la población.

Directriz 12: Promoción de la participación individual en temas relativos al cambio climático

Los ayuntamientos necesitan conocer la opinión de la ciudadanía sobre los asuntos de su competencia para tratar de responder a las aspiraciones sociales y responder de sus decisiones y actos. Por ello, el Reglamento de participación ciudadana debe establecer mecanismos diversos para la participación activa a nivel individual, como la creación de una oficina de atención al ciudadano o el turno de ruegos y preguntas de los Plenos municipales.

Asimismo, se deberá desarrollar una lista municipal de personas interesadas por áreas temáticas, a las cuales se les enviará información periódica sobre las cuestiones y proyectos más significativos de los ámbitos seleccionados y se propiciará su implicación en los procesos participativos específicos. La lucha contra el cambio climático podrá ser un área temática o en los casos de grandes ciudades desglosarse por subtemas, como movilidad, edificación, etc.