

IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA AUZO-TAXI PARA VECINOS DEL AYUNTAMIENTO DE MUXIKA CON DIFICULTADES DE MOVILIDAD

Begoña Enbeita Maguregui.

Ayuntamiento de Muxika

#CONAMA2022

CONAMA2022



PALACIO MUNICIPAL
DE IFEMA, MADRID

CONAMA2022.ORG

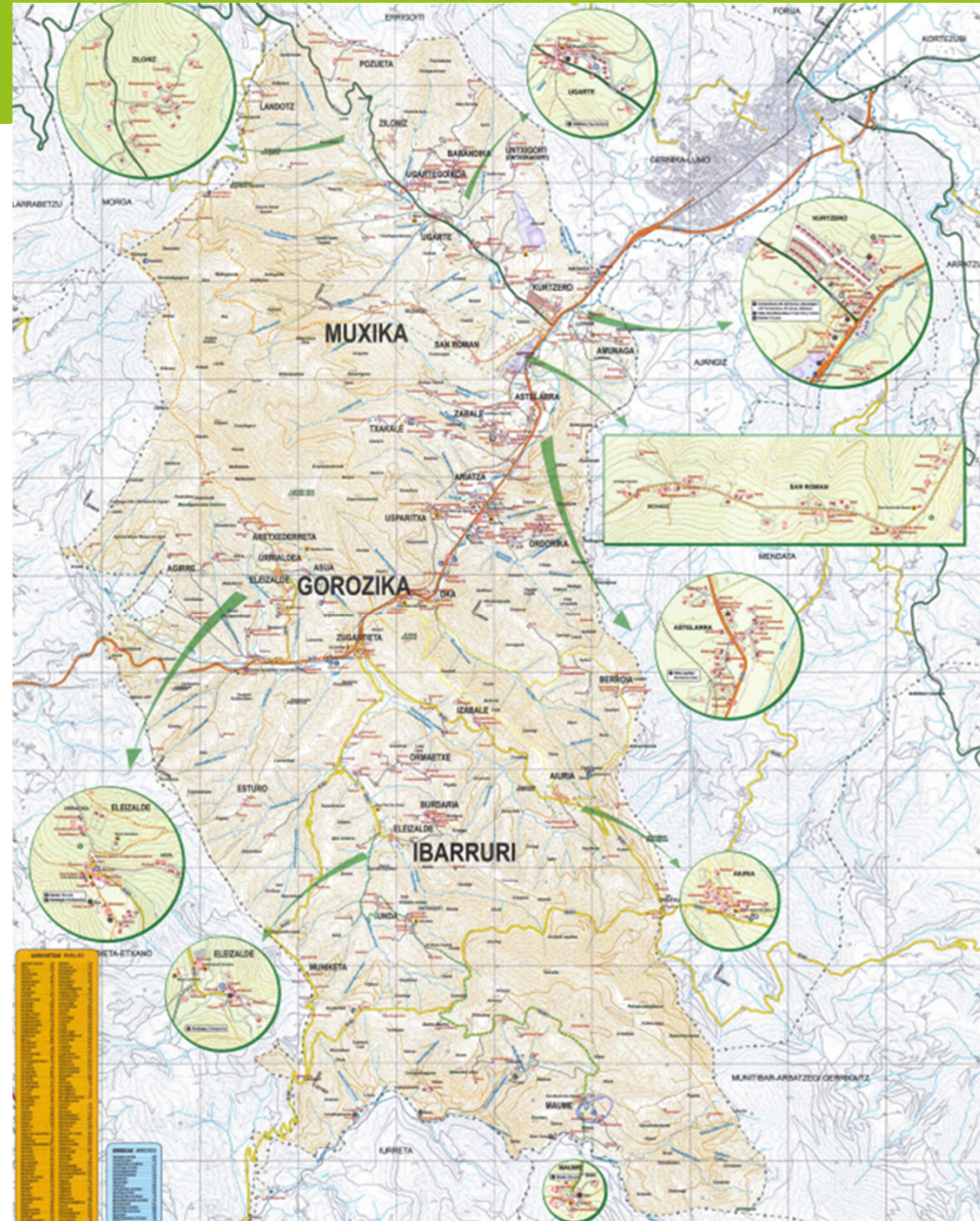
Índice

- 01** MARCO EN EL QUE SE IMPLEMENTA EL PROYECTO
- 02** CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO
- 03** METODOLOGÍA Y DESCRIPCIÓN DE LAS FASES Y TAREAS A
EJECUTAR PARA LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL
PROYECTO
- 04** CONCLUSIONES FINALES

01

**MARCO EN QUE SE
IMPLEMENTA EL PROYECTO**

Marco en que se implementa el proyecto





URDAIBAI

Biosferaren Erreserba
Reserva de la Biosfera

1 **Gaithegiak San Juan**
San Juan de Gaithegiak

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

2 **Laito eta Lago handietatik**
Los Jales Laito y Lago

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

3 **Bereko portua eta alda zaharra**
Puerto y casco antiguo de Bermeo

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

4 **Muntaketa eta eskarmentuak**
Montaña y eskarmentuak

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

5 **Urdaibai Biosferaren Erreserba**
Biosferaren Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

6 **Urdaibai Biosferaren Erreserba**
Biosferaren Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

7 **Urdaibai Biosferaren Erreserba**
Biosferaren Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

8 **Urdaibai Biosferaren Erreserba**
Biosferaren Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

Urdaibai Biosferaren Erreserba
Biosfera Erreserba

1	2	3	4	5	6	7	8
1	2	3	4	5	6	7	8

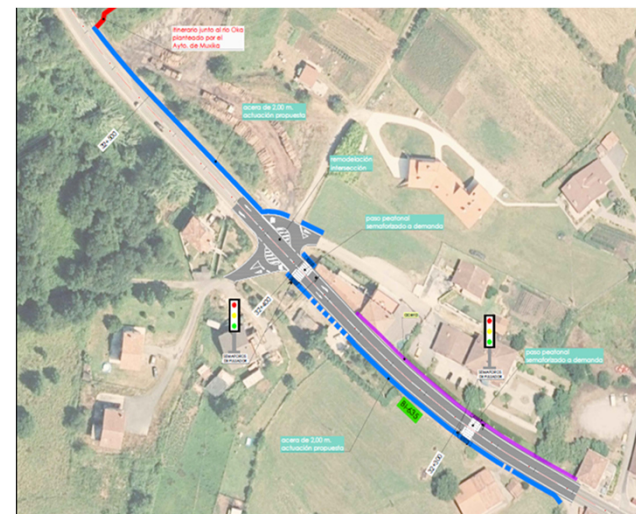
El Diagnóstico de Sostenibilidad municipal en su vertiente de Mejora de la calidad ambiental de Muxika, analiza con una visión integradora y con criterios de sostenibilidad el estado actual del municipio y es la base sobre la que se define y construye el Plan de Acción de Sostenibilidad.

En el ámbito del País Vasco, la Ley 3/98 General de **Protección del Medio Ambiente** del País Vasco reconoce la importancia de los municipios en adoptar estrategias basadas en la sostenibilidad desde un enfoque global para todas las actuaciones en temas urbanos y la ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE que busca fijar las metas que tiene que alcanzar la sociedad vasca en su conjunto para garantizar una calidad de vida actual óptima sin poner en peligro el bienestar de las generaciones futuras, estableciendo unas pautas de actuación comunes para la ciudadanía, los agentes productivos y la administración.

Asimismo, en el informe “Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del País Vasco” en materia de transporte, realiza una manifiesta apuesta por la intermodalidad y la potenciación del uso del transporte público y de la figura del peatón: “En materia de transporte, también se está impulsando una movilidad más sostenible. La futura Ley de movilidad sostenible, que está desarrollando el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes apostará por la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático como pilares básicos para lograr una movilidad de personas y mercancías con menos emisiones asociadas. El Plan, que derivará de la Ley, perseguirá una optimización y mejora de la eficiencia del transporte y sus infraestructuras, a la vez que potencia la figura del peatón y la intermodalidad como ejes para lograr una menor dependencia energética del sector y una mejora de la cohesión social.”

Ayuntamiento de Muxika pretende posicionarse a la vanguardia de los Ayuntamientos que de forma decidida apuestan por diseñar estrategias que promuevan el desarrollo sostenible. Así, ha diseñado acciones que persiguen una optimización y mejora de la eficiencia del transporte y sus infraestructuras, a la vez que potencian la figura del peatón y la intermodalidad como ejes para lograr mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero y minimizar los efectos del cambio climático en la zona, y por extensión, en la Comunidad Autónoma Vasca.

Por otro lado, desde su aprobación en diciembre de 2009, la Agenda Local 21 del Ayuntamiento de Muxika ha sido especialmente sensible para diseñar actuaciones relacionadas con el desarrollo sostenible y la movilidad sostenible:





02

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

OBJETIVO CONCRETO

El objetivo último de la implantación del sistema de auzo-taxi es establecer un servicio de **TAXI ADAPTADO “a la carta”** a vecinos del municipio con dificultades de movilidad en aras de promover, desarrollar y fomentar la accesibilidad y movilidad de aquellos a los espacios de transporte público intermodal ubicados en el municipio así como facilitar su traslado a servicios públicos ubicados en Muxika y municipios limítrofes: hospitales, ambulatorios, consultas médicas, seguridad social, registros, etc.

No obstante, en concordancia con la progresión en la implantación del sistema se posibilita la ampliación del servicio para la adecuación a la demanda.

EFFECTOS PERSEGUIDOS

Sin perjuicio de los efectos propios del establecimiento del servicio, se pretende promover el uso razonable del vehículo y la disminución de la emisión de gases de efecto invernadero (movilidad sostenible). De forma transversal, la actuación tiene acusada incidencia en distintos ámbitos estratégicos:

Medioambiente para hacer frente al cambio climático:	Disuadir del uso de vehículos privados para el traslado de vecinos con dificultad de accesibilidad, no necesidad de vehículo para acercarse a zonas de acceso a transporte público.
Accesibilidad	Facilitar el acceso a zonas de transporte público a vecinos con dificultades de movilidad.
Innovación tecnológica:	Cobertura tecnológica y de señal digital a grandes zonas en sombra de Muxika.
Equilibrio interterritorial:	Minimización de las diferencias entre municipios pequeños y grandes; se pretende atenuar la diferencia entre vivir en el centro de Gernika y un barrio de Muxika alejado de zonas de acceso a transporte público.
Interdicción de la exclusión social:	Las dificultades de movilidad y acceso al transporte público ordinario no serán impedimento para que los vecinos puedan moverse y así mejorar su calidad de vida. Especial incidencia en la movilidad de la mujer en el ámbito rural.
Eficiencia en el transporte:	Optimización del uso del taxi, efecto disuasorio del uso de vehículos privados.



AGENTES IMPLICADOS

El sistema requiere la formalización de acuerdos con los vecinos implicados y con la organización empresarial y/o profesional que ejecutará el servicio.

Asimismo se recabarán de la Diputación Foral de Bizkaia y del Gobierno Vasco los informes y autorizaciones precisos para la ejecución del proyecto.

Efectos en la competitividad y el empleo

- **EFFECTOS DIRECTOS**

El municipio de Muxika tiene habilitada una plaza de taxi que está adjudicada. El taxista desarrolla servicios tanto de transporte intra-urbano (transportes de inicio-llegada dentro del término municipal de Muxika) como de transporte inter-urbano (inicio o llegada en Muxika) mediante habilitación concedida por la propia Diputación Foral de Bizkaia.

En un municipio como el de Muxika la viabilidad económica del “negocio” del taxi desde el punto de vista empresarial deviene ardua, difícil y complicada. La propia crisis del sector, la escasez de demanda y la competencia del transporte público discrecional son dificultades que el profesional debe considerar en su estrategia de negocio.

El sistema de auzo-taxi se presenta al taxista como un apoyo estratégico para su negocio y una fuente de ingresos estable para encauzar con solvencia la viabilidad del mismo.

- **EFFECTOS INDIRECTOS**

Enfocamos los efectos indirectos en la competitividad y del empleo desde dos perspectivas distintas:

- La implantación del servicio de auzo-taxi como tal, procura una movilidad añadida a posibles demandantes de empleo (estudiantes, adultos sin carné, etc.) para encarar con agilidad y suficiencia posibles ofertas o expectativas de empleo sin necesidad de posesión de transporte propio.

ALINEACION CON ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS

A nivel Municipal:

Como en párrafos precedentes se ha descrito, esta actuación forma parte del Plan Estratégico de Muxika en aras de la fijación de medidas y estrategias para contribuir al Desarrollo sostenible. En este sentido, el Plan estratégico de Muxika lo conforman:

- Programa estratégico Municipal de Lucha contra el cambio climático
- Diagnostico de movilidad sostenible
- Plan de Accesibilidad.
- Integración como miembro de Udalsarea 21 -Red Vasca de Municipios hacia la Sostenibilidad-
- Plan de acción de Agenda Local 21 (como elemento integrador y coordinador de todos los anteriores).
- Proyecto de Ordenanza de Lucha contra el cambio climático (se prevé su aprobación antes de diciembre de 2014).

Concretamente se han diseñado, definido y, en su caso, ejecutado, los siguientes **ejes de actuación**:

- **ACCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA HACER FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO**
- **ACCIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD**
- **ACCIONES DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

- **ACCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA HACER FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO:**

El Ayuntamiento de Muxika, en mayo de 2012, acordó adherirse al Plan Vasco de la Lucha contra el Cambio Climático con el objetivo voluntario de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero en el término municipal de Muxika.

En este sentido, diseñó para el periodo 2012-2015 las siguientes actuaciones que se consideran estratégicas para el Plan de reducción de emisiones:

Lucha contra la contaminación atmosférica: mejora de la conectividad ecológica en suelo urbano orientada a la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera a través de la construcción de un puente que empalme el aparcamiento disuasorio de Kurtzero con la zona de transporte intermodal de Zubieta-errota.

Acondicionamiento del acceso a las parada de bus de diferentes barrios. Caminos para peatones, aceras, pasos de peatonres, semaforos,...

Proyecto auzo-taxi para vecinos con dificultades de movilidad.

- **ACCIONES DE MEJORA DE ACCESIBILIDAD:**

- Obras de acondicionamiento y mejora de la accesibilidad a las zonas intermodales de Kurtzero y Ariatza.
- **Obras de acondicionamiento y acceso a para el establecimiento permanente de la zona de auzo-taxi en el entorno de Zubieta-Errota.**
- **Implantación del servicio de auzo-taxi para procurar el acceso a zonas intermodales de transporte público y a servicios públicos extramunicipales (hospitales, ambulatorios, seguridad social, etc.)**

- **ACCIONES DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE:**

- Sin perjuicio de la consecución de las obras de accesibilidad y acondicionamiento de las zonas intermodales, el Ayuntamiento de Muxika promueve acciones transversales encaminadas a la concienciación ciudadana para el uso del transporte público.
- **Implantación del servicio de auzo-taxi para promover la movilidad sostenible y la eficiencia en la utilización de recursos de transporte; los vecinos afectados podrán utilizar el servicio conjuntamente sin necesidad de utilizar vehículos privados de forma individual.**

A nivel supramunicipal:

- Firma, como municipio miembro, del "Compromiso por la Sostenibilidad Local en la Comunidad Autónoma del País Vasco; consolidación de **Udalsarea 21**".
- Contribución a los **compromisos de Aalborg**:
 1. Compromiso 6º: Mejor movilidad y reducción del tráfico.
 1. Reducir la dependencia del transporte privado motorizado y promover alternativas atractivas que sean accesibles para todos.
 2. Aumentar el porcentaje de desplazamientos en transporte público, peatonal y en bicicleta.
 3. Reducir el impacto del transporte en el medio ambiente y en la salud pública.
 2. Compromiso 9º: Igualdad y justicia social.
 1. Asegurar un acceso equitativo a los servicios públicos, educación, empleo, formación e información, así como a las actividades culturales.
 2. Promover la inclusión social y la igualdad entre hombres y mujeres.
 3. Asegurar condiciones de vida y alojamiento de buena calidad y socialmente integradas.
- **Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.**
 1. Meta 4º: Equilibrio territorial y movilidad.
- Normas de **movilidad sostenible**, que está desarrollando el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.
 1. Optimización y mejora de la eficiencia del transporte y sus infraestructuras, potenciación de la figura del peatón y la intermodalidad como ejes para lograr una menor dependencia energética del sector y una mejora de la cohesión social

03

METODOLOGÍA Y DESCRIPCIÓN DE LAS FASES Y TAREAS A EJECUTAR PARA LA CONSECUCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO

SITUACION PREVIA A LA IMPLANTACION DEL SERVICIO

El término municipal de Muxika tiene una extensión de 49km². Es atravesado por la carretera BI-635 que une los municipios de Gernika y Amorebieta. Cuenta para su transporte intermunicipal con los servicios de autobuses de la empresa BizkaiBus, la cual cuenta con las siguientes líneas para atender la conexión de Busturialdea con la capital y su entorno:

A3513: BILBAO - Hospital Galdakao - Gernika – LEKEITIO

A3514: BILBAO - Amorebieta-Etxano – GERNIKA

A3515: BILBAO - Amorebieta-Etxano - Gernika – BERMEO

A3523: BILBAO - Hospital Galdakao - Gernika - Aulestia - Lekeitio – MENDEXA

A3525: GERNIKA - Amorebieta-Etxano - UPV/EHU

Las líneas de autobuses cuentan en Muxika con 10 paradas distribuidas por el municipio:

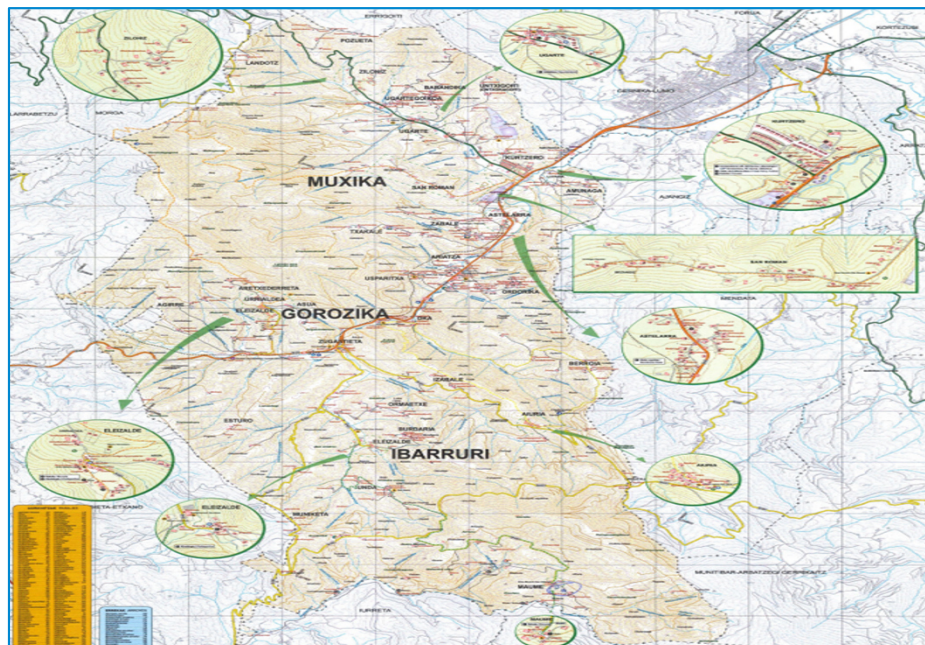
- Ariatza (dirección Gernika)
- Ariatza (dirección Amorebieta/Bilbao)
- Astelarra (dirección Amorebieta/Bilbao)
- Astelarra (dirección Gernika)
- Kurtzero (dirección Amorebieta/Bilbao)
- Kurtzero (dirección Gernika)
- Zugaztieta (dirección Gernika)
- Zugaztieta (dirección Amorebieta/Bilbao)
- Ugarte (dirección Munguia)
- Ugarte (dirección Gernika)

Muchos barrios de Muxika se encuentran bastante alejados de las paradas, debiendo necesariamente utilizar un medio de transporte alternativo para acceder a ellas. Es por ello que en muchas ocasiones optan por utilizar el vehículo privado para su traslado.

En Muxika se pasa consulta médica en tres lugares distintos alternativamente (Kurtzero, Gorozika e Ibarriuri), de manera que los vecinos tendrán que acudir a uno u otro según el turno. Es por ello que en muchas ocasiones los vecinos se ven obligados a utilizar su vehículo privado para acercarse a la consulta.

Por otro lado, Muxika se encuentra a tres kilómetros de Gernika, la principal población de Busturialdea. En ella se hallan ubicados los centros de servicio de salud principales: hospital, ambulatorio, Tesorería General de la Seguridad Social, etc.; así como otros centros públicos: Delegación de hacienda, ertzaintza, Oficina Comarcal Agraria y otras oficinas de la Diputación Foral.

En conclusión, el Ayuntamiento de Muxika se ve en la necesidad de procurar para sus vecinos con dificultades de movilidad medios alternativos de transporte público que conecten sus residencias con las zonas intermodales de transporte público, con las zonas de consulta médica y con los centros públicos de salud y de otra índole de Gernika.



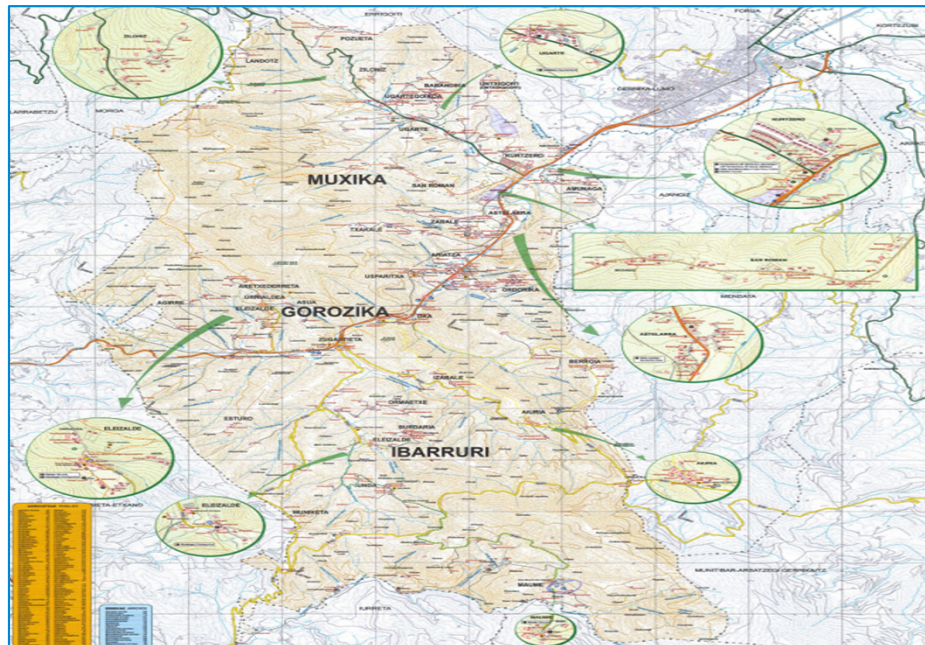
Hasta la implantación del servicio de auzo-taxi el Ayuntamiento de Muxika ha ofrecido un servicio de transporte no discrecional mediante autobús los lunes. No obstante, el servicio tenía las siguientes dificultades:

- Rigidez: El autobús realizaba un trayecto con paradas en varios lugares estratégicos del municipio recogiendo a quien en esos momentos se encontraba en la parada.
- Incomodidad: Al recorrer el autobús siempre por todas las zonas en que se ubican las paradas, el viaje se hacía cansino, incómodo y largo.
- Inoperatividad: Por los aspectos mencionados, el número de usuarios se había reducido exponencialmente en la misma medida en que aumentaron el número de quejas y sugerencias por el servicio.
- Insostenibilidad: por el número de usuarios y el gasto que genera, el servicio, más allá de deficitario se tornaba insostenible.
- Inadecuado en términos medioambientales: El autobús recorría demasiados kilómetros innecesarios por el desconocimiento de la demanda inmediata, produciendo emisiones a la atmósfera que podrían evitarse con un servicio más eficaz y eficiente.

OBJETIVO DEL PROYECTO

Conectar las residencias de los vecinos con movilidad reducida de Muxika con:

- Paradas de bus
- Zonas intermodales (bus, tren, taxi)
- Consultas médicas (Kurtzero, Gorozika e Ibarriuri)
- Centros de salud públicos de Gernika (hospital, ambulatorio), así como otros lugares de servicio público: Hacienda foral, ertzaintza, Oficina Comarcal Agraria...



SISTEMA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El Ayuntamiento de Muxika tiene un convenio de colaboración y un contrato administrativo con el taxista que ha obtenido la plaza de taxi en Muxika. A través de estos instrumentos se regulan tanto el sistema de prestación del servicio por parte del taxista como las obligaciones de taxista y Ayuntamiento.

El día de la semana en que se pasa consulta médica en Muxika en lugar distinto al habitual (barrio Kurtzero) es el miércoles; concretamente en el barrio de Gorozika de 9:00 horas a 11:00 horas y en el barrio de Ibarruri de 11:30 horas a 13:30 horas; asimismo ese mismo día hay consulta de pediatra en el barrio de Kurtzero.

Por otro lado, todos los lunes y miércoles se prestará el servicio para acudir a los centros públicos ubicados en Gernika. Asimismo, durante todo ese tiempo el auzo-taxi estará disponible para acercar a los usuarios a las zonas de acceso al transporte público regular (paradas de bus, tren, intermodales, etc).

En consecuencia los lunes y los miércoles durante la mañana el auzo-taxi tendrá "a demanda" plena disponibilidad para prestar el servicio a las personas que se incorporen al sistema y cumplan los requisitos exigidos. No obstante, en función del funcionamiento del servicio y la demanda del mismo, podrán ampliarse tanto los horarios como los días en que el auzo-taxi tenga plena disponibilidad.

Por otro lado, los usuarios y los taxistas convendrán la hora de retorno.

El Ayuntamiento de Muxika informará al contratista la identidad de las personas con dificultades de movilidad susceptibles de solicitar el servicio ("usuarios"). Asimismo, los usuarios portarán un documento que los acreditará como tales.

PROCEDIMIENTOS

PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN COMO USUARIO

a) Sujetos beneficiados e identificación:

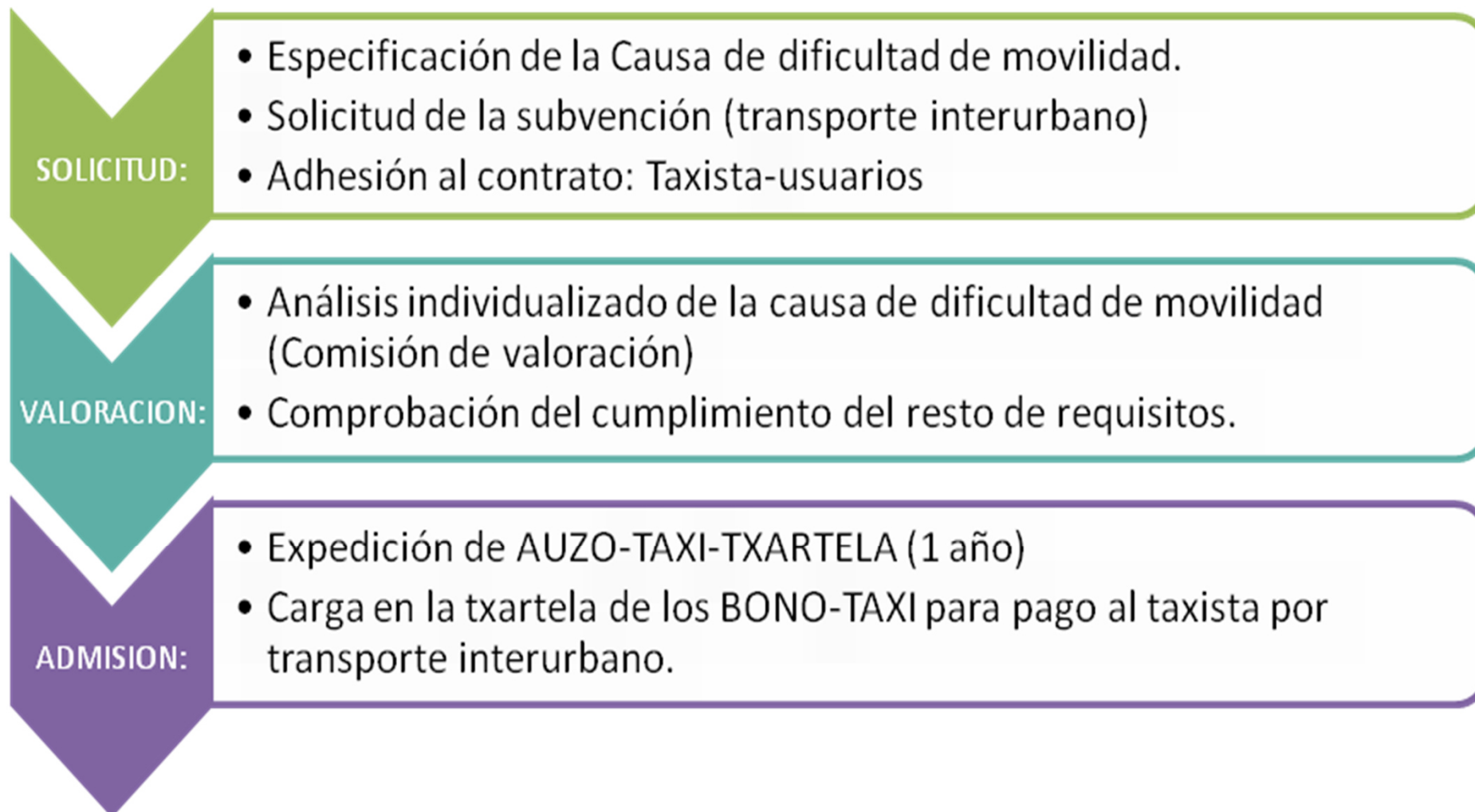
Requisitos:

- Estar empadronado en el municipio.
- Acreditar la dificultad de movilidad que afecte al acceso a los transportes públicos:
 - Mayores de 75 años
 - Mayores de 65 años con alguna dificultad de movilidad
 - Discapacitados
 - Otras causas de dificultad de movilidad

acreditada (a valorar): Estudiantes sin carné, Mujeres ubicadas en el entorno rural que no tienen carné, distancia de zonas de acceso a transporte público, no tener vehículo propio, etc.)



a) Procedimiento de admisión:



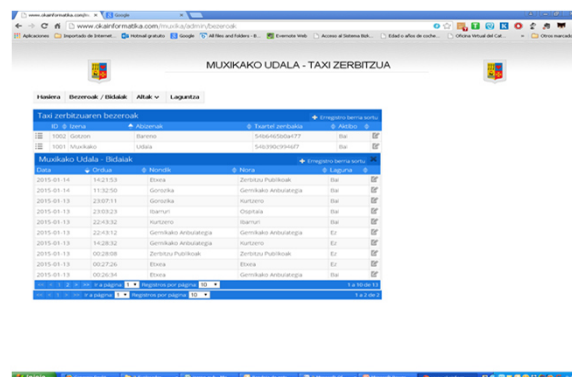
La Comisión de Valoración nombrada a estos efectos valora todas las solicitudes presentadas de forma individualizada, de manera que atendiendo a las circunstancias mencionadas y a las causas de dificultad alegadas ADMITE O RECHAZA la solicitud presentada.

Admitida la solicitud se expide la AUZO-TAXI TXARTELA a nombre del beneficiario para su presentación cuando utilice el servicio.



La txartela lleva cargados una especie de BONO-TAXI con los que se justificará ante el ayuntamiento la utilización del servicio y su abono al taxista.

El taxista pasará la tarjeta por el lector de tarjetas de manera que quede registrado el servicio realizado: lugar de inicio, destino y acompañante. Asimismo, servirá como justificación del servicio en forma de BONO-TAXI que el Ayuntamiento a fin de mes adjuntará al documento de pago.



PROCEDIMIENTO DE PRESTACION DEL SERVICIO

SOLICITUD DEL SERVICIO:

- Día, hora y lugar de recogida
- Preferentemente la víspera
- WhatsApp, SMS, internet, telefono

RECOGIDA USUARIO:

- Exhibición de la tarjeta
- Registro y cobro (bono-taxi) de la carrera.

LLEGADA A DESTINO:

- Posibilidad de establecer hora de retorno.

FASES DEL PROYECTO

FASE I: ESTUDIO DE LA NECESIDAD Y LA VIABILIDAD DEL SISTEMA DE AUZO-TAXI

Evaluación de la necesidad de la prestación del servicio:

- Demanda social
- Análisis de la población beneficiada
- Efectos positivos y negativos

Estudio socio-económico:

- Análisis de costes: viabilidad técnica y económica, estabilidad presupuestaria, sostenibilidad financiera
- Equilibrio: coste-efectos beneficiosos
- Análisis de posibles fuentes de financiación



FASE II: DISEÑO DEL PROYECTO

Instrumentos jurídicos:

- Contratos
- Convenios
- Subvenciones

Agentes involucrados:

- Ayuntamiento
- Prestador del servicio (Taxista)
- Usuarios

Planificación:

- Cronograma
- Adscripción de medios: Infraestructura actual (cobertura internet, etc). Sinergias (capital humano, recursos, etc.). Necesidades estructurales



FASE III: EJECUCION DEL PROYECTO

Elaboración de los instrumentos legales: licitación de contratos administrativos, publicación de subvenciones, formalización de convenios.

Adscripción de medios: afección de infraestructuras existentes, adquisición de materiales (equipos y programas informáticos), construcción de infraestructuras necesarias (cobertura internet)

Divulgación de servicio: publicidad, interacciones con distintos agentes del municipio (asociaciones, culturales, txokos, asociación de padres, de la tercera edad...)

Habilitación de partidas presupuestarias



FASE IV: IMPLANTACION DEL SERVICIO

Captación de usuarios

Expedición de taxi-txartelas

Evaluaciones de funcionamiento del servicio

- Implantación de modificaciones y mejoras (mejora continua)

Evaluación de efectos: movilidad, medioambiente, salud, eficiencia, eficacia.

ANALISIS DE VIABILIDAD

TECNICA

A efectos de establecer la viabilidad técnica del proyecto ha sido preciso establecer los recursos, medios o infraestructuras **a disposición** del Ayuntamiento, las posibles **sinergias** provenientes de todos los departamentos del Ayuntamiento y las **necesidades** de infraestructuras y medios resultantes.

a) RECURSOS, MEDIOS E INFRAESTRUCTURAS A DISPOSICION DEL AYUNTAMIENTO

- Lugar de espacio de estacionamiento del auzo-taxi: El auzo-taxi se ubica en la zona llamada Zubieta-Errota, frente a la carretera BI-635 (Gernika-Amorebieta) que atraviesa el municipio. Tanto en la propia parada como en la zona de acogida se han llevado a cabo obras de adecuación (señales, alumbrado, obras).
- Cobertura de señal digital: El Ayuntamiento de Muxika por su ubicación geográfica y su entorno goza de zonas a las que llegan los servicios de señal y otras zonas de sombra.
- Afección de otras infraestructuras existentes: Todas las infraestructuras materiales y técnicas del Ayuntamiento quedan disponibles para su utilización por el servicio.

b) POSIBLES SINERGIAS

- El personal al servicio del Ayuntamiento aportará sus conocimientos y medios para el buen fin del servicio: Creación de material publicitario, reparto, divulgación del servicio a los distintos agentes del municipio (asociaciones culturales, txokos, asociaciones de padres, asociaciones de la tercera edad, etc).
- Todos los medios materiales adscritos al Ayuntamiento podrán ser utilizados de acuerdo con las necesidades del servicio.

c) NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS Y MEDIOS

- Equipos y programas informáticos: El sistema exige la utilización de ciertos equipos y programas informáticos para la gestión del mismo. Así, desde la expedición de la Auzotaxi-Txartela hasta el control del Ayuntamiento de los servicios realizados requiere dicha adscripción de medios.
- Repetidores de señal digital: Las zonas de sombra más importantes del Ayuntamiento de Muxika se han dotado de repetidores de señal por satélite para su cobertura.
- Adecuación de la zona de auzotaxi: El Ayuntamiento de Muxika ha dotado a la zona ubicada en Zubieta-Errota de un aparcamiento para el Auzo-taxi (junto a la zona de la consulta médica). No obstante dicho espacio ha requerido de obras de adecuación sobre todo en aras de su adaptación al uso por personas discapacitadas (ampliación del espacio, aislamiento por pilonas, alumbrado, etc.)

ECONOMICA

GASTOS

La implantación del servicio, como ha quedado acreditado en el análisis de la viabilidad técnica, requiere determinadas inversiones **tanto de carácter estructural como coyuntural.**

GASTOS COYUNTURALES (propios de la implantación del sistema auzo-taxi)	
• Obras de adecuación zona de auzotaxi	8.325,66
• Inversión en equipos y programas informáticos	8.325,66
• Instalaciones de repetidores de banda ancha	3.207,71
• Gastos varios de papelería (gastos de lanzamiento)	157,05
SUBTOTAL	20.173,13
GASTOS ESTRUCTURALES (gastos a contemplar a lo largo de la prestación del servicio y como consecuencia del mismo):	
• Gastos al taxista por la prestación del servicio.	9.514,56
• Mantenimientos	2.000
SUBTOTAL	11.514,56

● INGRESOS

El Ayuntamiento de Muxika ha financiado la implantación del servicio de auzo-taxi a través de las siguientes fuentes de ingresos:

FINANCIACION		31.687,69
SUBVENCIONES GOBIERNO VASCO-IHOBE (INGURUMENA)		15.000
INGRESOS POR EXPEDICION DE LAS TXARTELAS A LOS USUARIOS		7.320
CAPITAL PROPIO		9.367,69
TOTAL		31.687,69

Por lo tanto, dejando a un lado los gastos e ingresos de carácter estructural, de cara al análisis en términos de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera en ejercicios futuros, se concluye lo siguiente:

GASTOS COMPROMETIDOS		INGRESOS PREVISIBLES	
Prestación de servicio Taxista	9.514,56	Expedición de Txartelas	7.320
Mantenimientos	2.000		
Total	11.514,56	Total	7.320

JURIDICA

Respecto a la competencia del Ayuntamiento, la LBRL en su artículo 25 establece lo siguiente:

1. El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede **promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal** en los términos previstos en este artículo.

2. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

- a) Urbanismo: planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística. Protección y gestión del Patrimonio histórico. Promoción y gestión de la vivienda de protección pública con criterios de sostenibilidad financiera. Conservación y rehabilitación de la edificación.
- b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.
- c) Abastecimiento de agua potable a domicilio y evacuación y tratamiento de aguas residuales.
- d) Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad.
- e) Evaluación e información de situaciones de necesidad social y la atención inmediata a personas en situación o riesgo de exclusión social.
- f) Policía local, protección civil, prevención y extinción de incendios.
- g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y **movilidad**. Transporte colectivo urbano.
- h) Información y promoción de la actividad turística de interés y ámbito local.
- i) Ferias, abastos, mercados, lonjas y comercio ambulante.
- j) Protección de la salubridad pública.
- k) Cementerios y actividades funerarias.
- l) Promoción del deporte e instalaciones deportivas y de ocupación del tiempo libre.
- m) Promoción de la cultura y equipamientos culturales.
- n) Participar en la vigilancia del cumplimiento de la escolaridad obligatoria y cooperar con las Administraciones educativas correspondientes en la obtención de los solares necesarios para la construcción de nuevos centros docentes. La conservación, mantenimiento y vigilancia de los edificios de titularidad local destinados a centros públicos de educación infantil, de educación primaria o de educación especial.
- ñ) Promoción en su término municipal de la participación de los ciudadanos en el uso eficiente y sostenible de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

3. Las competencias municipales en las materias enunciadas en este artículo se determinarán por Ley debiendo evaluar la conveniencia de la implantación de servicios locales conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera.

4. La Ley a que se refiere el apartado anterior deberá ir acompañada de una memoria económica que refleje el impacto sobre los recursos financieros de las Administraciones Públicas afectadas y el cumplimiento de los principios de estabilidad, sostenibilidad financiera y eficiencia del servicio o la actividad. La Ley debe prever la dotación de los recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera de las Entidades Locales sin que ello pueda conllevar, en ningún caso, un mayor gasto de las Administraciones Públicas."

Los proyectos de leyes estatales se acompañarán de un informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el que se acrediten los criterios antes señalados.

5. La Ley determinará la competencia municipal propia de que se trate, garantizando que no se produce una atribución simultánea de la misma competencia a otra Administración Pública.

POBLACION POTENCIALMENTE AFECTADA:

	BARRIOS DE MUXIKA									
EDAD	AA1	AA2	AA3	AA4	AA5	AA6	GUZTIRA	10%	POBLACION ESTIMADA COMO USUARIA (fase inicial)	
0-2	22	7	1	5	2	5	42			4,2
3-12	94	16	20	11	3	9	153			15,3
13-16	16	8	11	2	0	2	39			3,9
17-18	15	1	6	1	0	2	25			2,5
19-25	22	11	10	3	2	11	59			5,9
26-35	54	24	16	15	3	16	128			12,8
36-50	200	53	63	23	20	35	394			39,4
51-65	78	68	35	44	15	47	287			28,7
66-74	37	27	31	12	10	16	133			13,3
75-100	58	38	22	27	7	21	173	80%	138,4	
GUZTIRA	596	253	215	143	62	164	1433		244,9	

ESTIMACION DE REDUCCION DE IMPACTOS AMBIENTALES:

- Estimamos que cada vehículo no utilizado reduce como mínimo 10km de media las emisiones de CO2 a la atmósfera (media deducida del cómputo de viajes – ida/vuelta- a Gernika, de barrios a zonas de transporte público regular, de zonas de transporte público irregular a hospital de Galdakao, Bilbao, etc. *Además hay que tener en cuenta el efecto persuasivo de utilización del transporte privado por la efectividad del uso del auzo-taxi en la conexión barrios-zona de transporte regular intermodal: bus, tren).*
- Estimación de VIAJES DIARIOS:
 - Lunes (Gernika, Hospitales, ambulatorios, servicios públicos, zonas de transporte regular, etc.)
 - 6 viajes (con tres potenciales clientes dentro): 18 vehículos
 - Miercoles (consultas médicas, zonas de transporte regular, etc)
 - 6 viajes (con tres potenciales clientes dentro): 18 vehículos
- Estimación ANUALIZADA de ahorro de emisiones y consumos:
 - Lunes: $(18 \text{ vehículos} \times 10\text{km}) \times 48 \text{ dias/año} = 8.640 \text{ km de ahorro anual.}$
 - Miercoles: $(18 \text{ vehículos} \times 10 \text{ km}) \times 48 \text{ dias/año} = 8.640 \text{ km de ahorro anual}$

TOTAL: 17.280 KM DE AHORRO ANUAL

Media de emisiones de CO₂ de vehículos: 2.5 kg/km

$17.280 \times 2,5 \text{ kg/km} = \mathbf{43.200}$ kg CO₂ de ahorro de emisiones a la atmósfera.

Media de consumo fuel: 8 litros/100 km

$17.280 \times 8\text{l}/100\text{km} = \mathbf{1.382}$ litros de fuel menos consumidos.

04

CONCLUSIONES FINALES

IMPACTOS POSITIVOS

Al margen de los impactos medioambientales, los efectos positivos asociados al proyecto son los siguientes:

- Promoción de la movilidad (discapacitados, jóvenes, mujeres, mayores...)
- Equilibrio territorial (minimizar las diferencias entre municipios pequeños y grandes)
- Interdicción de la exclusión social ()
- La mejora de eficiencia y eficacia en la utilización del transporte público.

CARÁCTER INNOVADOR DEL PROYECTO Y TRANSFERIBILIDAD

El compromiso de Muxika por la Sostenibilidad Local en la Comunidad Autónoma del País Vasco ratificado y consolidado con su adhesión al pacto de Udalsarea 21, no es algo excepcional en nuestro entorno. Muchas poblaciones rurales del entorno con similares características geofísicas a las de Muxika continúan en su particular lucha contra el cambio climático asumiendo compromisos compatibles con el desarrollo sostenible.

La dispersión de su territorio y la accesibilidad de sus vecinos a las zonas donde se hallan ubicados los servicios de transporte público es un reto que cada municipio viene solventando de muy distintas maneras.

Así, hasta la fecha todos estos municipios que pretendemos dar este servicio nos hemos topado con la misma problemática apuntada a lo largo de la memoria: el servicio mediante bus se vuelve rígido, incómodo, inoperativo e insostenible.

La iniciativa emprendida por Muxika ha sido acogida con curiosidad por algunos municipios que nos han trasladado su interés por conocer los pormenores de la misma y la posibilidad de su implantación en sus respectivos municipios (Ibarrangelua, Ajangiz, Larrabetzu...).

Su carácter innovador resulta de su aspiración para evitar los problemas que adolecía el servicio prestado mediante bus:

- **Flexibilidad frente a rigidez:** El servicio es completamente "a la carta", de manera que es el propio usuario quien establece la hora de recogida y entrega en connivencia con el taxista, quien realizará el servicio compatibilizando las distintas "demandas" en aras de un servicio más eficaz y eficiente. Asimismo, el lugar de recogida será consensuado con el demandante en un lugar próximo a su residencia.
- **Comodidad e inmediatez frente a incomodidad y pesadez:** No se somete al usuario a largas travesías por todo el pueblo sino que se realiza directamente el servicio con la mayor celeridad.
- **Eficacia y operatividad frente a inoperatividad:** frente a situaciones en que, por el "hartazgo" de los potenciales usuarios, el autobús recorre todas las paradas para recoger uno o dos pasajeros, el servicio "a la carta" opera bajo demanda y con la mayor efectividad, de manera que sólo viajará cuando tenga clientes y a los efectos de las necesidades de los clientes.
- **Sostenible frente a insostenible:** El potencial del servicio es exponencial y se espera una demanda adecuada al gasto que genera el servicio. Asimismo, aunque el servicio en una primera fase se dirija a los usuarios potencialmente mas necesitados del mismo, queda abierta la posibilidad de ir incrementando sus posibilidades en aras de lograr cada vez una mayor eficiencia y eficacia en la utilización del transporte público.

¡Gracias!

Ayuntamiento de
Muxika (Vizcaya)

