

# MEDIO URBANO 2.15



Según la Agencia Europea de Medioambiente, se calcula que en el año 2020 el 80% de la población europea se concentrará en las zonas urbanas. En la actualidad un 75% de la población europea se concentra en las ciudades y es uno de los continentes más urbanizados. Un reflejo de esta situación se puede ver en España. Con una población de 47.021.031 habitantes en el año 2009, el 78,9% de la población se concentra en las áreas urbanas.

Algunas de las políticas que se están realizando en pro de la sostenibilidad de las ciudades, buscan facilitar la reducción del consumo de energía *per capita* fomentando, entre otras medidas, el transporte urbano sostenible y la vivienda de bajo consumo energético (mediante la mejora del aislamiento de las casas, el empleo de bombillas de bajo consumo, el fomento de transportes públicos con tecnologías limpias, etc.). Estas y otras indicaciones se recogen en el borrador de la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana (EESUL) promovida por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y realizada en colaboración de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas (Ministerio de Fomento) y la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible. Esta Estrategia adapta a la realidad española la Estrategia Temática Europea de Medio Ambiente Urbano de 2006 y toma como referencia la Estrategia de Medio Ambiente Urbano de



INDICADOR	META	TENDENCIA
<b>Presión urbana en el territorio</b>	Alcanzar un equilibrio sostenible en la ordenación del territorio	Continúa la tendencia al aumento de la presión poblacional en los núcleos urbanos de más de 10.000 habitantes, aunque con menos intensidad
<b>Calidad del aire en medio urbano</b>	No superar los límites establecidos	La calidad del aire media del conjunto de municipios de más de 50.000 habitantes en 2010 se encuentra por debajo de sus valores legislados
<b>Ruido ambiental</b>	No superar los límites establecidos y aplicar la normativa vigente	Una vez finalizada la 1ª fase de aplicación de la Directiva 2002/49/CE continúa la 2ª fase de aplicación de la misma. Se prevé para el año 2012 la realización de los mapas de ruido de las zonas establecidas por la 2ª fase y la actualización de los mapas de ruido realizados en la 1ª fase
<b>Patrimonio monumental de las ciudades</b>	Máxima protección a los inmuebles del Patrimonio Monumental	Sigue creciendo el número de Bienes de Interés Cultural protegidos que alcanza la cifra de 15.904 inmuebles
<b>Áreas metropolitanas: modos de transporte público</b>	Potenciar modos de transporte menos contaminantes y mejorar la eficiencia del transporte público	Aumenta el número de viajes en FFCC, en detrimento del número de viajes en autobús
<b>Participación ciudadana en políticas ambientales</b>	Asumir compromisos de sostenibilidad en el ámbito local	Se continúa trabajando en aumentar la participación ciudadana y difundir información sobre el medio ambiente urbano como es el caso del portal Ecourbano

la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, aprobada en 2006, así como otra documentación relevante en la materia. Se espera que se apruebe por el Consejo de Ministros en el 2011 tras haber pasado los trámites preceptivos de información y consulta.

Por otro lado, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, coordinador nacional del proyecto europeo “Semana Europea de la Movilidad”, desarrolló entre los días 16 y 22 de septiembre de 2010 la Semana Europea de la Movilidad (SEM) bajo el eslogan “Muévete con inteligencia y vive mejor”, con el objetivo de promover una movilidad más activa, abordando los temas de la inactividad física, el exceso de peso y la obesidad, y de mejorar al mismo tiempo el bienestar tanto físico como mental de los ciudadanos. Además, se buscaba hacer hincapié en la combinación salud - seguridad - movilidad sostenible, que mejora claramente la calidad de vida en las ciudades, ayudando a reducir la contaminación acústica y atmosférica, los accidentes y el tráfico, y volviendo a introducir más espacio para vivir y menos para conducir. Esta iniciativa ha ido ampliándose año tras año entre los países europeos, extendiéndose en el año 2010 a 2.221 ciudades, involucrándose 221 millones de ciudadanos. En España se ha pasado de 207 ciudades en 2001 a 567 ciudades en 2010. Se implementaron 7.506 medidas permanentes en total, enfocadas principalmente a las infraestructuras para peatones y bicicletas, descongestión del tráfico, mejora de la accesibilidad en el transporte y sensibilización sobre hábitos de desplazamiento.

En materia de movilidad, a lo largo de 2010 el MARM ha seguido coordinando e impulsando el Observatorio de Movilidad Metropolitana (OMM) como foro para reflejar la contribución del transporte público a la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades. Entre otras actividades destaca la publicación de un informe en el que se analizan las tendencias generales de movilidad de las principales áreas metropolitanas. En 2010, se presentó el informe correspondiente al año 2008.

A finales del año 2009, el entonces Ministerio de Vivienda creó el Sistema de Información Urbana con el objetivo de dar a conocer la realidad urbana y territorial de España, sirviendo como herramienta de investigación y de toma de decisiones sobre políticas urbanas y/o territoriales (<http://siu.vivienda.es/portal/>).

En el presente capítulo, presentamos los indicadores que muestran diversos aspectos de la realidad del medio urbano en España.

## Presión urbana en el territorio

Continúa la tendencia generalizada al aumento de la presión poblacional en los núcleos urbanos de más de 10.000 habitantes, sin embargo este crecimiento es menor y en dos Comunidades Autónomas desciende

ESPAÑA/CCAA	Densidad del hecho urbano 2010 (hab/km <sup>2</sup> )	Tasa de variación 2010 /2001 (%)	Variación 2010 /2009 (%)	Variación 2009 /2008 (%)
ESPAÑA	73,32	17,95	0,64	1,58
Andalucía	76,24	17,16	0,89	1,37
Aragón	19,27	13,57	0,14	1,34
Asturias	88,50	2,05	0,02	0,66
Baleares	185,08	31,82	0,87	1,97
Canarias	254,58	23,38	0,76	1,97
Cantabria	74,72	11,18	0,26	0,92
Castilla y León	15,25	5,67	-0,15	0,30
Castilla - La Mancha	14,52	34,08	1,79	4,10
Cataluña	190,63	21,03	0,56	1,58
C. Valenciana	182,16	25,29	0,26	1,70
Extremadura	12,92	11,31	-0,90	1,20
Galicia	65,14	6,50	0,40	1,40
Madrid	757,37	19,80	1,04	1,74
Murcia	123,40	26,87	1,08	2,18
Navarra	33,42	20,28	0,72	4,07
País Vasco	241,30	2,54	0,13	0,54
La Rioja	40,42	24,07	0,15	1,35
Ceuta y Melilla	4.894,16	8,40	2,94	2,22

Fuente: Elaboración propia con datos del INE

Como se puede ver en los datos obtenidos del padrón municipal a 1 de enero de 2010, al igual que en años anteriores, continúa aumentando la población de los núcleos de más de 10.000 habitantes. En el 2010 alcanzó un valor de 17,95%. El indicador muestra la presión ejercida por los núcleos de población de más de 10.000 habitantes en el territorio y se calcula relacionando la población residente en dichos núcleos con la superficie de cada Comunidad Autónoma.

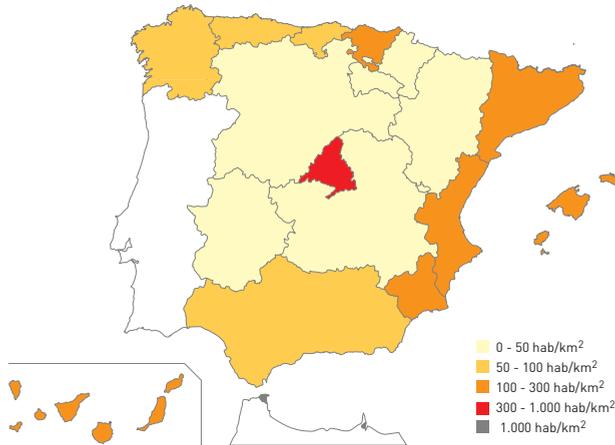
Las Comunidades Autónomas que más densidad presentan siguen siendo Madrid (757,37 hab/km<sup>2</sup>), Canarias (254,58 hab/km<sup>2</sup>), País Vasco (241,30 hab/km<sup>2</sup>), Cataluña (190,63 hab/km<sup>2</sup>), Baleares (185,08 hab/km<sup>2</sup>), Comunidad Valenciana (182,16 hab/km<sup>2</sup>) y Murcia (123,40 hab/km<sup>2</sup>). Mención especial merecen Ceuta y Melilla dada la elevada población que habita en unos territorios tan reducidos. La

densidad del hecho urbano en las Ciudades Autónomas alcanza la cifra de 4.894,16 hab/km<sup>2</sup>.

En 2010 se refleja el descenso en el ritmo de aumento de la población, y al contrario que en años anteriores, hay dos Comunidades Autónomas cuya densidad del hecho urbano se reduce con respecto al año 2009: Castilla y León y Extremadura. En el resto sigue amentando la población en las ciudades de más de 10.000 habitantes, pero a un ritmo cada vez menor.

En el mapa que se muestra a continuación se observa que la distribución de las mayores densidades de población están localizadas en las islas y la costa mediterránea del país, con las excepciones de Madrid y el País Vasco. Siendo las zonas menos pobladas las ubicadas en el interior de la Península.

DENSIDAD DEL HECHO URBANO POR CC.AA 2009 (hab/km<sup>2</sup>)



#### NOTAS

- El indicador representa la presión ejercida por los núcleos de población urbana de más de 10.000 habitantes sobre el territorio. Se calcula mediante el cociente de la población que habita en dichos núcleos y la superficie de la Comunidad Autónoma respectiva. En el cálculo del indicador se han utilizado las cifras que proporciona el Padrón Municipal a 1 de enero de 2001 y a 1 de enero de 2010.
- Desde el punto de vista demográfico, España cuenta con un sistema urbano conformado por 83 áreas urbanas con más de 50.000 habitantes. En primer lugar cabe mencionar un conjunto de 4 grandes áreas urbanas de más de un millón de habitantes (Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla), localizadas en la periferia de la península, excepto la capital, Madrid; 10 áreas urbanas con una población comprendida entre 500.000 y 1.000.000 de habitantes (Málaga, Bilbao, Área central de Asturias, Zaragoza, Alicante/Elche, Bahía de Cádiz, Murcia, Vigo-Pontevedra, Las Palmas de Gran Canaria y Palma de Mallorca); finalmente, existen 29 áreas urbanas comprendidas entre 50.000 y 100.000 habitantes. La población total de España (Padrón municipal a 1 de enero de 2010) es de 47.021.031 habitantes.
- Aunque no se toma en consideración la población que reside en municipios de menos de 10.000 habitantes (población rural), cabe señalar que los límites actuales entre lo urbano y lo rural son cada vez más borrosos, debido al modelo de urbanización difusa que está afectando de un modo creciente al medio rural, especialmente el periurbano de las grandes y medianas aglomeraciones.

#### FUENTES

- INE. Padrón municipal a 1 de enero de 2001; a 1 de enero de 2009; y a 1 de enero de 2010.
- Extensión geográfica: datos de INEbase.

#### MÁS INFORMACIÓN

- <http://www.ine.es>

# Calidad del aire en medio urbano

La estimación de la calidad del aire en las ciudades de más de 50.000 habitantes continuó en 2010 por debajo de los valores legislados y sólo empeoró ligeramente para el ozono

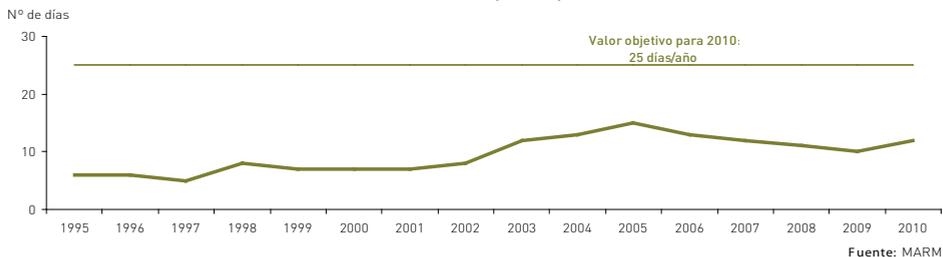
**NO<sub>2</sub>: MEDIA PONDERADA CON LA POBLACIÓN DEL N° DE HORAS AL AÑO EN QUE SE SUPERA LA CONCENTRACIÓN MEDIA HORARIA DE 200 µg/m<sup>3</sup> Y DE LA CONCENTRACIÓN MEDIA ANUAL**  
(Total municipios españoles >50.000 habitantes)



**PM10: MEDIA PONDERADA CON LA POBLACIÓN DEL N° DE DÍAS AL AÑO EN QUE SE SUPERA LA CONCENTRACIÓN MEDIA DIARIA DE 50 µg/m<sup>3</sup> Y DE LA CONCENTRACIÓN MEDIA ANUAL**  
(Total municipios españoles > 50.000 habitantes)



**OZONO URBANO: MEDIA PONDERADA CON LA POBLACIÓN DEL N° DE DIAS AL AÑO EN QUE SE SUPERA LA CONCENTRACIÓN DE 120 µg/m<sup>3</sup> DE MÁXIMO DIARIO DE MEDIAS MÓVILES**  
(Total municipios españoles > 50.000 habitantes)



La calidad del aire media del conjunto de municipios de España de más de 50.000 habitantes en 2010 puede considerarse satisfactoria si se comparan la situación media de los contaminantes con sus valores legislados (valores límite de NO<sub>2</sub> y partículas en suspensión menores de 10 micras y objetivo de ozono). De esta comparación, elaborada mediante la ponderación de estas variables con la población de las ciudades se desprende lo siguiente:

- Para el NO<sub>2</sub>, la media de la calidad del aire en el conjunto de las ciudades españolas con una población mayor de 50.000 habitantes continua mejorando tanto en el número de horas en que se supera una concentración media horaria de 200 µg/m<sup>3</sup> (que desde el año 2000 es inferior al valor límite establecido por la legislación para 2010), como en la concentración media anual (que desde el año 2006 está por debajo del valor límite de 40 µg/m<sup>3</sup> para 2010).
- Sobre las partículas en suspensión inferiores a 10 µm (PM10), conviene destacar que es uno de los problemas más importantes en las ciudades españolas al dar lugar a efectos muy preocupantes en la salud de la población. La media ponderada con la población de la concentración media anual está desde 2002 por debajo del valor límite fijado para 2005 y mantiene una clara tendencia de descenso que incluso se acentúa en 2010. Por su parte, la media ponderada con la población del número de días al año en que se supera la concentración media diaria de 50 µg/m<sup>3</sup> presenta desde 2007 un fuerte descenso, que ha permitido que desde 2009 se sitúe por debajo del valor límite ya en vigor.
- El ozono es un contaminante secundario de naturaleza fotoquímica originado por diversos gases emitidos en los procesos de combustión producidos en las ciudades y áreas industriales y muy condicionado por la radiación solar. La media ponderada con la población del número de días al año en que se supera la concentración de 120 µg/m<sup>3</sup> de máximo diario de medias móviles octohorarias mantiene valores inferiores al valor objetivo para 2010. No obstante, en 2010 se aprecia un ligero incremento en las superaciones (ya ocurrió en 2005), en parte motivado por el aumento de temperatura de los años contemplados para estimar la media móvil.
- Puede destacarse que una buena parte de las estaciones utilizadas en la evaluación son de tráfico y presentan valores de ozono bajos en comparación con las suburbanas o rurales de fondo.

#### NOTAS

- Para describir la calidad del aire que se respira en el conjunto de ciudades españolas mediante un valor medio representativo se ha optado por aplicar una metodología propia. Para cada contaminante se calcula el valor medio de todas las estaciones pertenecientes a cada uno de los municipios de más de 50.000 habitantes con suficiente número de datos válidos y se multiplica por la población de ese municipio. La suma de estos valores para todas las poblaciones, dividida por la población total de todas esas ciudades, nos permite obtener la media ponderada que buscamos. Esta media ponderada se presenta para el total de los municipios de más de 50.000 habitantes. En el caso del ozono el indicador, de acuerdo a la legislación, está basado en la media trienal.
- Se han contemplado todas las estaciones con suficiente número de datos (85% para las superaciones diarias y horarias y 50% para las concentraciones medias anuales). Aún así, conviene destacar que el valor medio obtenido es una representación de la situación media de ese contaminante, pudiendo existir grandes diferencias entre este valor y las situaciones puntuales que se puedan producir en estaciones concretas de las diferentes ciudades.
- La ubicación y el tipo de estación (tráfico industrial o fondo) y el porcentaje de datos válidos son aspectos que condicionan el cálculo de las variables y, por tanto, el indicador final calculado. Otra manera de proceder sería realizar un seguimiento de las variables referidas a estaciones concretas, ubicadas en emplazamientos representativos y que poseyeran suficiente número de datos válidos. El seguimiento de su tendencia ofrecería una imagen de la calidad del aire en ese punto concreto, información que nada tiene que ver con ofrecer una aproximación sobre calidad del aire generalizada de todo el país para las ciudades con una población mayor de 50.000 habitantes, que es lo que con este indicador se pretende.
- El indicador realiza el seguimiento de las variables contempladas en el Proyecto sobre Indicadores Comunes Europeos (ICE), y presenta su evolución comparándola con los valores límite y objetivos establecidos para 2005 y 2010 por la legislación vigente: Real Decreto 102/2011.
- El número total de estaciones consideradas en el cálculo de los indicadores varía a lo largo del periodo, siendo un aspecto muy importante que condiciona el resultado final.
- Conviene destacar que en el análisis no se ha contemplado la evolución de las concentraciones de  $\text{SO}_2$  y CO debido a que en entornos urbanos no existen problemas con las mismas. La utilización de combustibles con bajo contenido en azufre y la sustitución de las calderas de calefacción de carbón por las de gas natural, entre otras medidas, han contribuido a la mejora de la calidad del aire en lo que se refiere a la concentración de  $\text{SO}_2$ . Desde 2002, no se ha producido ninguna superación del valor límite de CO (10  $\text{mg}/\text{m}^3$  de máximo diario de CO medio como media móvil octohoraria) y desde 2009 no se ha producido ninguna superación de los valores límite de  $\text{SO}_2$ .

#### FUENTES

- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2011. Base de Datos de Calidad del Aire. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

#### MÁS INFORMACIÓN

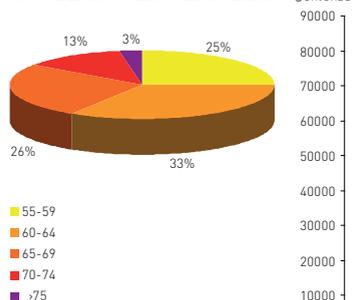
- [www.marm.es](http://www.marm.es)
- [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)

# Ruido ambiental

En las grandes aglomeraciones urbanas se estima que 8.130.800 personas están afectadas por el ruido procedente del tráfico rodado, el ferrocarril, los aeropuertos y las instalaciones industriales y, fuera de ellas, el número de personas afectadas se estima que asciende a 2.520.500

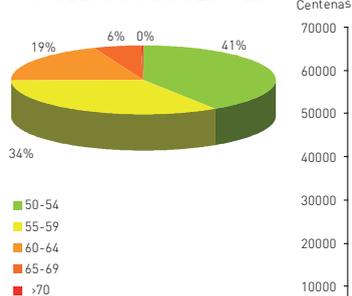
NIVELES SONOROS DE LAS AGLOMERACIONES URBANAS 2010:  
INDICADORES Lden y Lnoche (expresado en centenas)

% POBLACIÓN EXPUESTA Lden



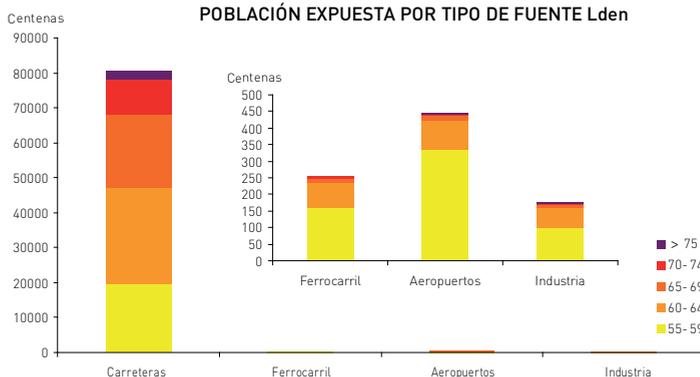
Fuente: MARM 2010

% POBLACIÓN EXPUESTA Ln

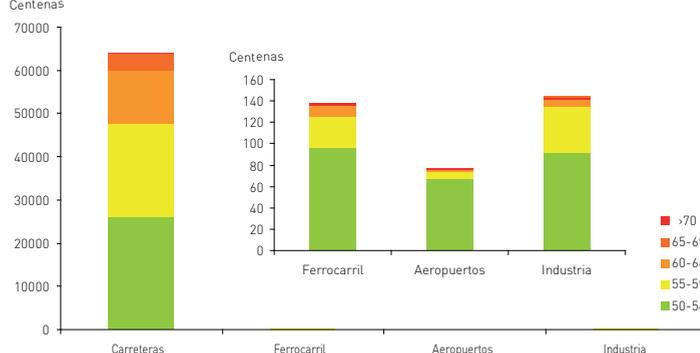


Fuente: MARM 2010

POBLACIÓN EXPUESTA POR TIPO DE FUENTE Lden



POBLACIÓN EXPUESTA POR TIPO DE FUENTE Ln

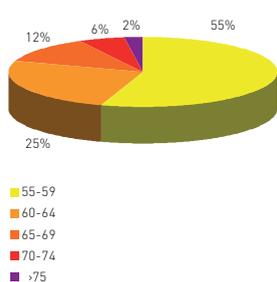


Los datos que se muestran en estos indicadores forman parte de la información recopilada por el MARM, en relación al cumplimiento de la primera fase de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y su trasposición al derecho español (Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005 sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental). Estas normas establecieron un calendario de elaboración y presentación de mapas de ruido como herramientas de diagnóstico para la elaboración posterior de los Planes de Acción contra el Ruido. Estos planes se tendrán en cuenta para la planificación en las grandes ciudades y en el entorno de las grandes infraestructuras.

En los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de esta primera fase las estimaciones actualizadas indican que 8.130.800 personas estarían afectadas por el ruido procedente del tráfico rodado, el ferrocarril, los aeropuertos y las instalaciones industriales, dentro de las grandes aglomeraciones. Mientras que fuera de estas aglomeraciones, el número estimado asciende a 2.520.500 personas, distribuyéndose 2.292.900 en los alrededores de grandes ejes viarios, 85.300 en torno a grandes ejes ferroviarios y 142.300 en las cercanías de los aeropuertos.

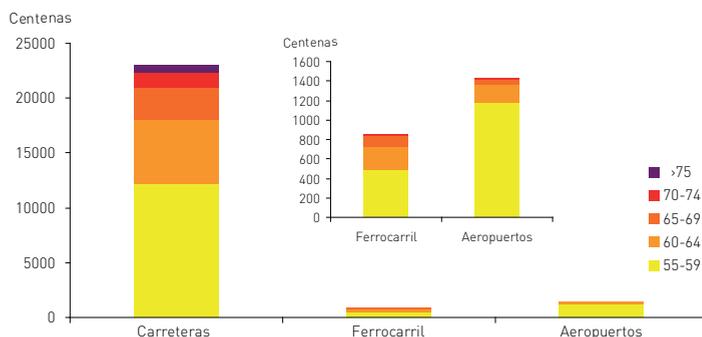
**NIVELES SONOROS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE:  
GRANDES EJES VIARIOS, GRANDES EJES FERROVIARIOS Y AEROPUERTOS  
INDICADORES Lden Y Ln (expresado en centenas)**

**%POBLACIÓN EXPUESTA Lden**

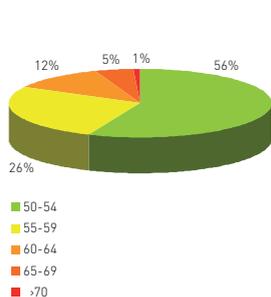


Fuente: MARM 2010

**POBLACIÓN EXPUESTA POR TIPO DE FUENTE Lden**

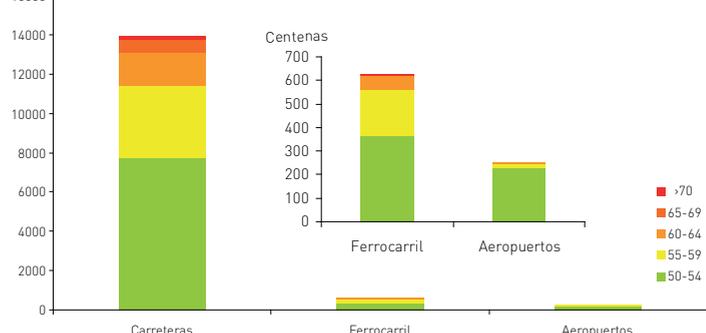


**% POBLACIÓN EXPUESTA Ln**



Fuente: MARM 2010

**POBLACIÓN EXPUESTA POR TIPO DE FUENTE Ln**



Esta información se corresponde con la totalidad de las aglomeraciones y aeropuertos obligados a realizar los MER, el 91% de los grandes ejes viarios y el 90% de los grandes ejes ferroviarios.

Los valores obtenidos se corresponden con la elaboración de mapas estratégicos de ruido en 529 tramos o conjuntos de tramos (UME, Unidad de Mapa Estratégico) que suman 8.573,79 km de carreteras y 31 tramos de ferrocarriles, con un total de 812,55 km.

Del mismo modo, se han completado los mapas estratégicos de las 19 aglomeraciones urbanas de la primera fase, que engloban una población de 12,2 millones de personas, de las cuáles el 66,6% se encuentran expuestas a niveles de Lden superiores 55 dB. Y un 27,7% de dicha población estaría expuesta a unos niveles de Lden superiores a los 65 dB.

Diversos organismos competentes (carreteras, ferrocarriles y aglomeraciones) ya han elaborado sus Planes de Acción contra el Ruido (PAR) en los que se plantean diversas medidas para mejorar la calidad acústica de la población afectada. Entre estas medidas son destacables aquellas encaminadas a mejorar la movilidad en las ciudades, disminuir los problemas acústicos en la fuente, en el receptor o en la vía de propagación, la educación de la ciudadanía y la declaración de las, denominadas, "zonas tranquilas".

#### NOTAS

- Los indicadores utilizados en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) son Lden, Ld, Lt, y Ln, definidos por Real Decreto 1513/2005, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Lden está asociado a la molestia global, mientras que Ld y Lt indican respectivamente el ruido asociado a la molestia durante el periodo diurno y vespertino, mientras que Ln es el indicador asociado a las alteraciones del sueño.
- Las grandes aglomeraciones a las que se refieren los indicadores son: Alicante, Barcelona (I y II) Baix Llobregat, Bilbao, Córdoba, Gijón, Madrid, Málaga, Murcia, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife-San Cristóbal de La Laguna, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vigo, Zaragoza. Los aeropuertos que han sido objeto de MER son los de Alicante, Barcelona, Bilbao, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur, y Valencia.
- Un Mapa Estratégico de Ruido (MER) consta de:
  - Mapas de niveles sonoros (Lden, Ld, Lt, Ln), son los niveles de inmisión, en el que se representan las isófonas para unos intervalos definidos previamente y con un rango de colores establecido para que las comparaciones sean más sencillas. Por lo general, la escala utilizada es 1:25.000 a excepción de los mapas de detalle que se realizan a 1:5.000 en algunas zonas de elevada densidad residencial, o de especial interés o en zonas de conflicto que no cumplan con los objetivos de la calidad acústica.
  - Mapas de exposición, en los que se representan los datos relativos a edificios, viviendas y población expuesta a determinados niveles de ruido en fachadas de edificios y otros datos exigidos por la Directiva. Se diferencian entre equipamientos educativos y sanitarios. En la tabla 2, se observa para las infraestructuras de transporte de la red estatal la superficie de afectación, que representa el área incluida en las isófonas Lden >55 y Lden >65, así como las viviendas (en centenas), los hospitales y los centros educativos afectados para las mismas bandas.
  - Mapas de afectación, estos mapas recogen datos de superficies totales (Km<sup>2</sup>) expuestas en los rangos de Lden >55, >65 y >75 e informan sobre el número total estimado de viviendas y personas (expresado en centenas) que viven en cada una de estas zonas, así como los colegios y hospitales expuestos a estos rangos de ruido.

#### FUENTES

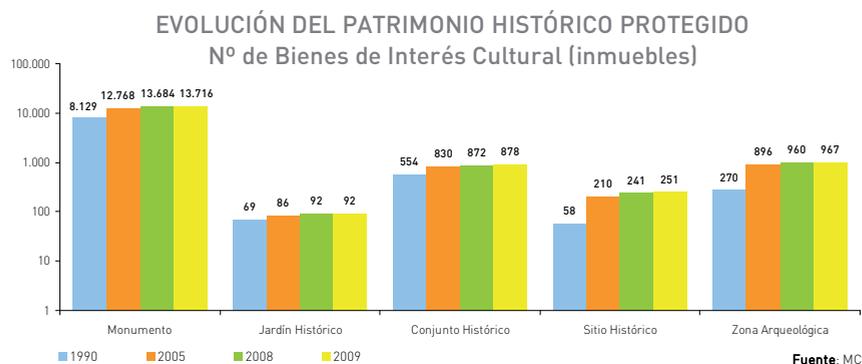
- Sistema Básico de Información sobre la Contaminación Acústica (SICA). Subdirección de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. MARM.
- *Primera fase de la elaboración de los mapas estratégicos de Ruido de las Carreteras de la Red del Estado: Resumen de resultados y Plan de Acción PAR 2008-2012, septiembre 2008*. Madrid: Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras [Memoria]. <http://www.cedex.es/egra/DOCUMENTACION/Memoria.pdf>.

#### MÁS INFORMACIÓN

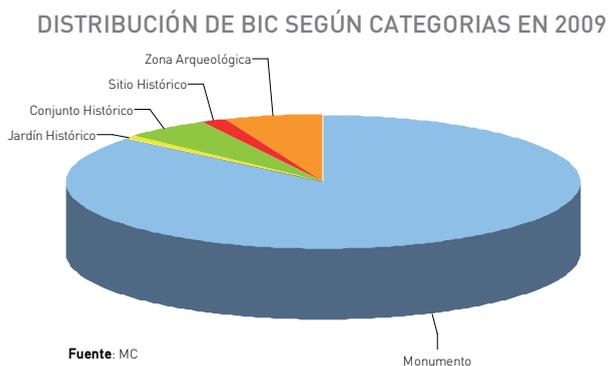
- <http://sicaweb.cedex.es>
- [http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionet-circle/eione\\_noise/library](http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionet-circle/eione_noise/library)
- <http://ec.europa.eu/environment/noise/>

# Patrimonio monumental de las ciudades

La protección legal del Patrimonio Histórico alcanzó en 2009 a 15.904 Bienes de Interés Cultural (BIC)



Los datos del año 2009 indican un ligero incremento en el número de bienes de interés cultural alcanzando los 15.904 elementos, 55 más que el año anterior. Los monumentos constituyen el 86,2%, las zonas arqueológicas el 6,1%, los conjuntos históricos un 5,5%, los sitios históricos un 1,6%, y los jardines históricos 0,6%.



Por Comunidad Autónoma continúan siendo Baleares, Andalucía, Cataluña, Castilla y León y la Comunidad Valenciana las que mayor número de inmuebles tienen incluidos en el Registro de BIC. Cabe destacar que Andalucía fue la comunidad que más aumentó el número de BIC, con 20 nuevos inmuebles, y Navarra, que en proporción fue la Comunidad que más incrementó su patrimonio de BIC con 18 nuevos inmuebles que suponen un incremento del 10,7% con respecto al año anterior.

En el año 2009 los Ministerios de Cultura y de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, firmaron el III Acuerdo de colaboración para realizar actuaciones conjuntas

en el Patrimonio Histórico Español (PHE) a través del 1% cultural establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del PHE. Entre las posibles actuaciones a financiar que promueve este convenio estarían actuaciones del programa de Paisajes Culturales y Jardines Históricos, Planes Nacionales de Conservación del Patrimonio y el Programa de Recuperación de Yacimientos Arqueológicos.

También en el año 2009 el Ministerio de Cultura, junto con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación acordaron elaborar el “Plan de Promoción del Turismo Cultural 2009-2012”, para la promoción y difusión de los productos culturales en el exterior dirigidos a fomentar el destino “España Cultural”. Una de las áreas de acción de este plan son los itinerarios culturales que promueve el patrimonio histórico-artístico español vinculado a periodos históricos concretos y a estilos artísticos como son las rutas históricas, las rutas temáticas (destacando la del mundo islámico, la red de juderías y la de los reales sitios) y el Año Santo Xacobeo 2010.

#### NOTAS

- La gráfica en la que se presentan los datos de Patrimonio Monumental se ha elaborado con escala logarítmica dada la gran diferencia entre el número de monumentos y el resto de categorías.
- El Registro de Bienes Inmuebles incluye las categorías de “declarados” e “incoados”.
- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (PHE). Ley que establece la obligación de destinar en los contratos de obras públicas una partida de, al menos, el 1% a trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español, como medio de financiación, lo que se conoce como 1% cultural.

#### FUENTE

- Ministerio de Cultura, 2009. *Anuario de Estadísticas culturales, 2009*.

#### MÁS INFORMACIÓN

- <http://www.mcu.es>

# Áreas metropolitanas: modos de transporte público

Aumenta el número de viajes en ferrocarril en detrimento del número de viajes en autobús

## CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (AMT) 2008

Áreas metropolitanas de transporte público	Nº de municipios	Superficie área metropolitana (km <sup>2</sup> )	Población área metropolitana (1/1/2008)	Superficie urbanizada (km <sup>2</sup> )	Densidad área metropolitana (hab/km <sup>2</sup> )	Densidad de la ciudad principal (hab/km <sup>2</sup> )	Ratio población de la ciudad principal/ población área metropolitana (%)
Madrid	179	8.030	6.271.638	1.049	781	5.304	51
Barcelona	164	3.239	4.929.000	588	1.522	15.921	33
Valencia	60	1.415	1.775.714	325	1.255	5.898	45
Murcia	45	11.313	1.426.109	n.d.	126	486	30
Sevilla	32	1.997	1.293.703	374	648	4.952	54
Asturias	78	10.604	1.080.138	n.d.	102	1.182	20
Málaga	13	1.258	972.762	75	773	1.435	58
Mallorca	53	3.623	855.343	206	236	1.857	46
Gran Canaria	21	1.560	829.597	330	532	3.773	46
Bahía de Cádiz	9	2.905	701.275	140	241	8.958	18
Guipúzcoa	88	1.980	701.056	n.d.	354	690	26
Camp de Tarragona	131	2.999	599.804	n.d.	200	2.109	23
Granada	32	861	500.479	n.d.	582	12.216	47
Alicante	5	355	452.462	74	1.275	1.650	73
Pamplona	18	92	318.865	46	3.481	7.860	62
Vigo						2.740	100
A Coruña						6.662	100

Fuente: Observatorio de la Movilidad Metropolitana [Informe 2008] (OMM).

Notas: La tabla se ha ordenado por orden decreciente de población del área metropolitana. n.d.: datos no disponibles. La selección de las AMT es la realizada en informe del OMM.

En el año 2008 el 50% de la población española residía en las áreas metropolitanas de transporte público (AMT). Estas englobaban un total de 930 municipios con una población que superaba los 23 millones de habitantes. La superficie ocupada por las AMT alcanzó los 52.231 km<sup>2</sup>. De esta superficie un 6% (3.506 km<sup>2</sup>) corresponde a la superficie de las ciudades principales de las áreas metropolitanas (AM).

La oferta de transporte de las AMT incluye uno o más modos de transporte diferente que normalmente incluyen los autobuses, urbanos y metropolitanos, y redes ferroviarias que engloban metro, trenes de cercanías de RENFE, tranvías, ferrocarriles autonómicos y de FEVE. La longitud de las líneas de autobuses tanto urbanos como interurbanos en el 2008 alcanzaron los 69.943 km y las redes ferroviarias llegaron a los 3.251,6 km.

Analizando la evolución de las AMT de los últimos seis años, en la mayoría de ellas se puede observar un aumento de la población total del área metropolitana frente a una disminución del ratio de concentración de la misma, es decir que la población se asienta en mayor medida en las coronas metropolitanas. Este desplazamiento de la población implica, por un lado, un importante aumento de la motorización de la misma, (en muchos casos el índice de motorización ronda o supera el 20 %) y, por otro, un aumento en el número de desplazamientos, y una mayor longitud de los mismos. La gestión del transporte público en estas condiciones conlleva una serie de desventajas al no haber la densidad de población necesaria para que los transportes públicos tengan la suficiente eficacia operativa. El volumen de población motorizada cada vez es más elevado y es más dependiente del coche.

#### VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN, LA MOTORIZACIÓN Y EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS AMT 2002-2008 (%)

AMT	Variación población aérea metropolitana (%)	Variación ratio concentración de la población (%)	Variación del índice de motorización (%)	Variación nº de viajes en autobús (%)	Variación nº de viajes ffcc (%)
Madrid	15,6	-6	11	-8,3	25,1
Barcelona	10	-2,4	5,2	6,1	18,3
Valencia	10,7	-2,4	11	-6,7	13
Murcia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Sevilla*	15,4	-13,7	15,7	-5,1	356,2
Asturias	15,8	-5,2	-2,2	3,5	-4,1
Málaga*	34,8	-21,3	5,4	34,8	11,9
Mallorca	5	-1,5	-1	n.d.	n.d.
Gran Canaria	2,8	-1,7	4,8	-5,7	n.d.
Zaragoza	2,7	-1	3,8	n.d.	n.d.
Bahía de Cádiz	13,9	-19,1	15	-9,8	-1
Granada	12,4	-13,3	12,4	20,3	n.d.
Alicante	14,9	1,9	18,1	6,2	1.212,5
Pamplona	7,9	-4,8	6,7	15,4	n.d.
Vigo	0,6	n.d.	n.d.	6,2	n.d.
A Coruña	1	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: Observatorio de la Movilidad Metropolitana [Informe 2008]

Notas: Índice de motorización: nº de vehículos/1000 habitantes. n.d.: datos no disponibles. \*Estas AMT van incorporando municipios a su ámbito de actuación a lo largo de los años, lo que provoca importantes variaciones de población. Los cálculos se hacen tomando como año base el año 2002, en caso de no disponer de esta información se toma como año base aquel en el que se disponga de la misma (ver Informe del OMM).

El número de viajes en ferrocarril (metro, cercanías, etc.) aumentó en todas las AMT en las que está presente, y los mayores aumentos reflejan el importante esfuerzo inversor que en este tipo de transportes han realizado las administraciones públicas en los últimos años como por ejemplo el caso de Alicante con el tranvía unido a la modernización de las líneas de cercanías. Este aumento generalizado contrasta con la variación en el número de viajes en autobús, que llega a descender en varias de las AMT. Este descenso en muchos casos refleja un trasvase de usuarios a los modos ferroviarios.

#### NOTAS

- Área metropolitana: siguiendo los criterios del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), se entiende como área metropolitana: "el área geográfica urbanizada en la que existe un elevado grado de interacción entre sus diversos núcleos urbanos en términos de desplazamientos, relaciones cotidianas, actividad económica, etc. No existe una definición única para delimitar las áreas metropolitanas en España. En el OMM las áreas metropolitanas coinciden con el ámbito geográfico de actuación de cada Autoridad de Transporte Público (ATP).
- Los datos de las Áreas Metropolitanas de Transporte han sido proporcionados por las ATP al OMM. Los datos de población están actualizados a 1 de enero de 2008.
- La información suministrada por cada ATP no es igual de completa y para una misma AMT varía la información disponible de unos años a otros sin embargo los datos ofrecidos, aunque parciales, son un buen reflejo de la evolución de las AMT en España.

#### FUENTES

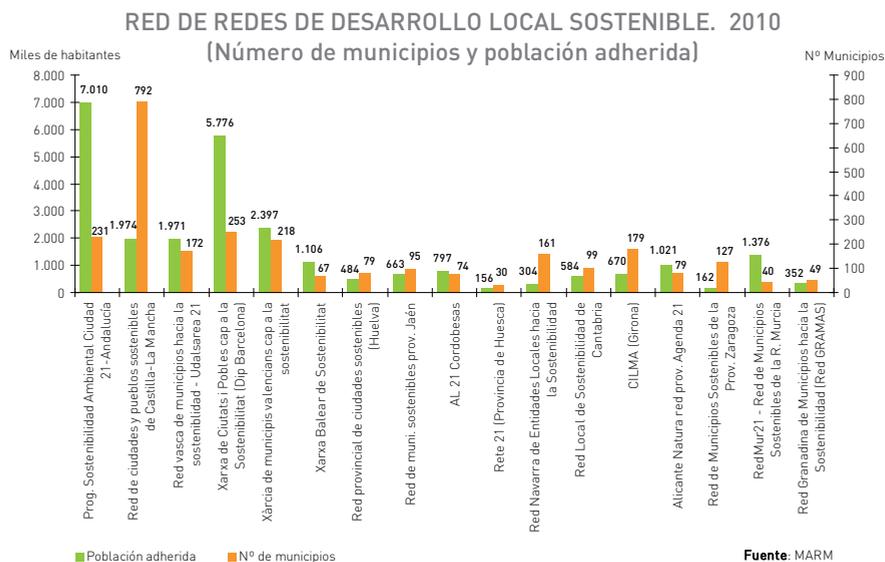
- MARM. MF: *Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Documento de trabajo. Informe OMM-2008*
- Ministerio de Fomento: *Anuario estadístico 2008*.

#### MÁS INFORMACIÓN

- <http://www.observatoriomovilidad.es>
- <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24484.htm>
- <http://www.fomento.es>
- <http://www.transyt.upm.es>

# Participación ciudadana en políticas ambientales

La población representada por las redes de participación ciudadana continúa aumentando



Las ciudades de España deben orientarse hacia escenarios más sostenibles para resolver los problemas ambientales que afectan a la calidad de vida de los ciudadanos. Se debe conseguir un urbanismo que fomente el modelo de ciudad compacta y diversificada, que fomente el ahorro energético, la movilidad sostenible, la construcción eficiente energéticamente y que desarrolle la implantación de energías renovables a nivel local.

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) viene impulsando desde el año 2005 políticas y estrategias dirigidas a cambiar las tendencias insostenibles de pueblos y ciudades desarrolladas en las últimas décadas que están basados en conseguir ciudades y pueblos compactos, complejos, eficientes y cohesionados socialmente.

La Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, creada por el MARM, trabaja desde 2005 en el desarrollo de municipios más sostenibles siguiendo los principios y acciones recogidas en la Estrategia de Medio Ambiente Urbana (EMAU), documento de referencia aprobado por la Red de Redes en 2006. La Red de Redes está formada

por 17 redes regionales y autonómicas que trabajan en la implantación de la Agenda Local 21, más la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), representando a más de 2.700 municipios y entidades locales y a casi 26 millones de ciudadanos.

Durante el año 2010, el MARM impulsó la renovación del Portal del Conocimiento Ecourbano, herramienta prevista en la EMAU para la difusión de la información relevante en medio ambiente urbano así como proyectos emblemáticos. Desde septiembre de 2010, Ecourbano cuenta con un blog donde se pueden encontrar las últimas novedades en relación al medio ambiente urbano, así como las iniciativas y proyectos destacados de los miembros de la Red de Redes. El blog presenta el análisis de los proyectos destacados e iniciativas que siguen las directrices de sostenibilidad del *Libro Verde de Medio Ambiente Urbano*, marco conceptual y pragmático de la EMAU; asimismo permite a los usuarios contar con un espacio para el debate de los proyectos. Se puede acceder a través del link: [www.ecourbano.es/blog](http://www.ecourbano.es/blog).

Red	Nº municipios/ entidad local	Nº habitantes
Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21 - Andalucía*	231	7.009.718
Red de ciudades y pueblos sostenibles de Castilla - La Mancha	792	1.974.381
Red vasca de municipios hacia la sostenibilidad - Udalsarea 21	172	1.970.636
Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat (Diputación de Barcelona)	253	5.775.958
Xàrcia de municipis valencians cap a la sostenibilitat	218	2.397.179
Xarxa Balear de Sostenibilitat	67	1.106.049
Red provincial de ciudades sostenibles (Huelva)	79	483.792
Red de municipios sostenibles de la provincia de Jaén	95	663.185
AL 21 Cordobesas	74	797.192
Rete 21 (Provincia de Huesca)	30	156.375
Red Navarra de Entidades Locales hacia la Sostenibilidad	161	303.995
Red Local de Sostenibilidad de Cantabria	99	583.671
CILMA (Girona)	179	670.239
ALICANTE NATURA - RED PROVINCIAL DE AGENDA 21	79	1.020.935
Red de Municipios Sostenibles de la Provincia de Zaragoza	127	161.794
RedMur21 - Red de Municipios Sostenibles de la Región de Murcia	40	903.894
Red Granadina de Municipios hacia la Sostenibilidad (Red GRAMAS)	49	351.924
<b>TOTAL</b>	<b>2.721</b>	<b>25.931.438</b>

\*Algunos municipios que pertenecen al Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21 - Andalucía se encuentran también en una de las otras 3 redes andaluzas (Huelva, Jaén o Córdoba). Para la contabilidad total de los municipios y la población adherida a la Red de Redes, se ha tenido en cuenta este factor para no doblar datos, por lo que se resta del número total, la población y el número de municipios repetidos.

En 2009 se constituyó un Grupo de Trabajo para la definición de un sistema de indicadores de la Estrategia de Medio Ambiente Urbano (EMAU) que permitirá hacer un seguimiento del cumplimiento de los principios y medidas definidas en la

Estrategia destinados a la consecución de ciudades más sostenibles. La creación de este Grupo supone el desarrollo del último instrumento previsto en la EMAU. En noviembre de 2010 el Grupo de Trabajo aprobó dos documentos que recogían los indicadores para la sostenibilidad local. El primer documento, *Sistema municipal de indicadores de sostenibilidad* contiene indicadores de sostenibilidad común tanto para núcleos grandes y medianos y también para aquellos de menos de 2.000 habitantes. El segundo documento es el sistema de indicadores y condicionantes desarrollado para ciudades grandes y medianas.

La Red Española de Ciudades por el Clima en diciembre de 2010 la Red englobaba, aproximadamente, a 27,9 millones de habitantes, e incluía a 300 entidades entre las que se encuentran ayuntamientos, cabildos insulares, ciudades autónomas, diputaciones provinciales y mancomunidades. Esta Red se centra en liderar políticas locales contra el cambio climático. Una de las líneas en las que está trabajando la Red es la compensación de las emisiones de los municipios españoles a través de la mejora de los sumideros de carbono iniciada en el 2010 por el proyecto *Los Sumideros de Carbono a Nivel Local*.

#### FUENTES

- MARM. Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Área de Medio Ambiente Urbano.
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). Coordinación de Acción Territorial y Desarrollo Sostenible.

#### MÁS INFORMACIÓN

- <http://www.redciudadesclima.es>
- <http://www.ecourbano.es>
- <http://www.femp.es>