



ORGANISATION DES VILLES DU PATRIMOINE MONDIAL  
ORGANIZATION OF WORLD HERITAGE CITIES  
ORGANIZACIÓN DE LAS CIUDADES DEL PATRIMONIO MUNDIAL  
منظمة مدن التراث العالمي  
ORGANIZAÇÃO DAS CIDADES DO PATRIMÓNIO MUNDIAL

## Taller "Camino a Oaxaca" Formulario de convocatoria de proyectos

Las ciudades miembros en regla de la OCPM que deseen presentar un proyecto en el Taller *Camino a Oaxaca*, que se celebrará en la Ciudad de Córdoba los 4, 5 y 6 de junio de 2013, deben completar este Formulario de convocatoria de proyectos y enviar su expediente al Secretaria General de la OCPM ([Secretariat@ovpm.org](mailto:Secretariat@ovpm.org)) el **lunes, 10 de diciembre de 2012 al más tarde**.

Ciudad: Córdoba  
Alcalde (autoridad política): José Antonio Nieto Ballesteros  
Fecha y duración del/los mandato(s): Mayo 2011 – Mayo 2015

Título del proyecto:  
**Actuaciones y gestión de la movilidad en el Conjunto Histórico de Córdoba  
El Puente Romano y su entorno.**

Proyecto realizado:  
Fecha de realización:  
2002 – 2012 (Plan de actuaciones sobre Puente Romano y su entorno)  
2011 (Plan de Movilidad Urbana Sostenible)

Persona responsable:  
Nombre:  
Piedad Aroca Pavón  
Función:  
Directora de la Oficina de Gestión del Conjunto Histórico de Córdoba  
Coordenadas postales, teléfono, correo electrónico:  
Avenida Medina Azahara s/n  
14071 Córdoba SPAIN  
(+34)957 222750 –ext.2266-  
[gmu.cascohistorico1@ayuncordoba.es](mailto:gmu.cascohistorico1@ayuncordoba.es)

Este trabajo se ha desarrollado con la colaboración de Antonio Valdenebro de la Cerda, Jefe del Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Córdoba, y su equipo.

## Información sobre la **ciudad**

### 1. Características históricas, demográficas y geográficas significativas

La ciudad de Córdoba posee un enclave natural estratégico. Hacia el norte, la expansión de la ciudad se eleva sobre las faldas de Sierra Morena y, al sur, el río Guadalquivir contiene a la ciudad amurallada. El valor del paisaje de la ciudad de Córdoba radica en la combinación de su arquitectura monumental y doméstica con los elementos naturales que se integran en el conjunto y que forman parte de su entorno.

El Conjunto Histórico de Córdoba alberga una plural riqueza monumental testimonio de las diversas civilizaciones que han poblado sus calles. Tuvo su máximo esplendor durante la época romana, convirtiéndose en capital de la Bética, y sobre todo en época musulmana, cuando llegó a ser capital del Califato y nos dejó monumentos de importancia universal como la Mezquita y Medina Azahara. Las culturas judía y cristiana están presentes en los múltiples testimonios que han llegado a nuestros días.

El casco urbano de Córdoba posee una población de unos 330.000 habitantes. Actualmente, un 20% de esta población reside en su Conjunto Histórico y cuenta con una superficie de unas 250 hectáreas.

### 2. Funciones actuales de la ciudad (capital administrativa, metrópoli económica, etc.)

La ciudad de Córdoba es la capital administrativa y económica de la provincia de Córdoba.

### 3. Principales actividades económicas

Agricultura: cultivos de regadío en la vega y de secano en la zona de campiña (olivar, cereales...)

Platería: con un tradicional y cada vez más pujante sector de fabricación de joyas tanto en plata como en oro.

Turismo: ligado a su riqueza histórico-artística.

Otros servicios: ligados a su carácter de capital provincial y a ser un nudo de comunicaciones regional muy importante.

### 4. Información sobre el Bien inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial

#### o Nombre del bien

Centro Histórico de Córdoba\_ Patrimonio cultural

La fiesta de los patios de Córdoba\_ Patrimonio inmaterial

#### o Año de inscripción

1984\_ El Comité inscribió en la Lista del patrimonio mundial la "Mezquita de Córdoba"

1994\_ El Comité aprobó la ampliación de la declaración del sitio patrimonio mundial al "Centro Histórico de Córdoba"

2012\_ El Comité declaró Patrimonio Inmaterial de la Humanidad "La fiesta de los patios de Córdoba"

#### o Criterio(s) de inscripción

Criterios culturales (i), (ii), (iii) y (iv)\_ Patrimonio cultural

- o Superficie y localización del Bien

Patrimonio cultural\_ 81 hectáreas

La delimitación del conjunto objeto de esta declaración engloba todas las manzanas que rodean la Mezquita-Catedral. Al sur esta área se extiende hasta la orilla del río Guadalquivir opuesta a la Mezquita, para incluir el Puente Romano y la Torre Fortaleza de la Calahorra; al este, hasta la calle San Fernando; al norte hasta el límite de la zona comercial; y al oeste hasta el Alcázar de los Reyes Cristianos y el barrio de San Basilio.

Dentro de los límites de la declaración se encuentran vestigios que atestiguan el esplendor de Córdoba en determinados períodos históricos: del legado romano puede apreciarse el puente sobre el Guadalquivir, de época de Augusto; los mosaicos del Alcázar; las columnas del Templo de Claudio Marcelo (siglo I), así como varios lienzos de muralla. Al Islam cordobés (s. VIII – s. XIII) corresponde la Mezquita Mayor, en la que están representadas las distintas etapas del gobierno islámico de la ciudad, capital de Al-Andalus durante el Emirato y el Califato. El barrio de la Judería es testimonio de la cultura judía presente en la ciudad en época medieval. De la Edad Media cristiana datan dos construcciones clave: el Alcázar de los Reyes Cristianos y la Calahorra. De la Edad Moderna se puede resaltar la adición renacentista a la Mezquita, que supuso la reafirmación de ésta en su papel de Catedral cristiana.

5. ¿Existe una política de desarrollo sostenible a escala de la ciudad? En caso afirmativo, ¿cuáles son los grandes rasgos de la misma? [máximo de 250 palabras]

En marzo de 2000, el Pleno del Ayuntamiento aprobó su adhesión a la Carta de Aalborg y su compromiso para elaborar la Agenda Local 21. El Plan de Acción hacia el Desarrollo Sostenible 2007-2011 es un documento de estrategia municipal, que surge como resultado de este trabajo iniciado hace más de 10 años.

En el año 2006, la ciudad se unió a la Red de Ciudades Españolas por el Clima y 3 años después, en mayo de 2009, decretó su adhesión a la Red de Gobiernos Locales + Biodiversidad 2010, asumiendo importantes compromisos para el desarrollo de estrategias basadas en la sostenibilidad del municipio.

Hace ya más de 2 años, en julio de 2009, Córdoba firmó su adhesión al Pacto Europeo de Alcaldes por el Cambio Climático. Este compromiso nos exige reducir las emisiones de CO2 del municipio, en al menos un 20%. La suma de acciones, de ciudadanos y administraciones, nos permitirá alcanzar este nuevo objetivo.

Conscientes de la importancia de los elementos culturales y naturales de la ciudad, el Ayuntamiento viene trabajando en la preservación de sus unidades ambientales con proyectos como el Plan Especial de Protección de la Sierra y el Proyecto de Diversificación del Paisaje Rural de la Campiña.

Al mismo tiempo, las actuaciones urbanas sostenibles, que se vienen aplicando en el ámbito Patrimonio de la Humanidad, tratan de reducir el consumo de energías no renovables, disminuir las emisiones de CO2, fijar el carbono, mejorar las condiciones de habitabilidad y sensibilizar a la población.

## Información sobre el **proyecto**

Resumen del proyecto (máximo de 100 palabras):

En 2011 el Ayuntamiento de Córdoba aprobó el Plan de Movilidad Urbana (PMUS), que incorpora los principios del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico de 2002. Su principal objetivo es implantar formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad, que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo sostenible.

La reciente intervención sobre el **Puente Romano y su entorno**, no sólo ha permitido la restauración de las estructuras históricas y la dotación de nuevas infraestructuras, sino que también ha supuesto la transformación de este espacio público, quedando adecuado a los nuevos criterios de movilidad de la ciudad.

1. ¿A cuál de los **subtemas** siguientes está relacionado el proyecto presentado?

### I. **Gestión urbana**

- a. Eficacia energética: hábitat / vivienda
- b. **Movilidad, transporte, accesibilidad, estacionamiento, gestión de los flujos de circulación**
- c. Agua potable – saneamiento / aprovisionamiento
- d. Gestión de los desechos / estrategia de reciclado
- e. Redes energéticas – mejoramiento de la eficacia y energías verdes
- f. Otro (especifique):

### II. Urbanismo y ordenamiento

- a. Espacios públicos: rehabilitación y creación
- b. Espacios verdes: rehabilitación y creación
- c. Peatonalización de arterias públicas
- d. Otro (especifique):

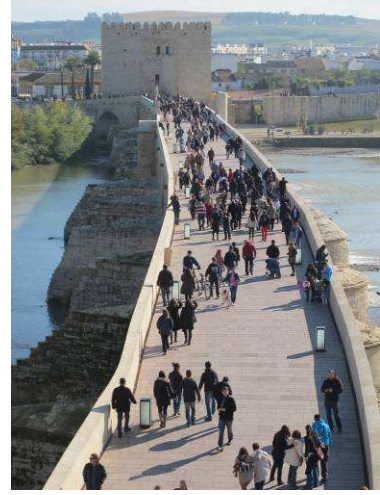
### III. Cultura y patrimonio

- a. Instrumentos de sensibilización y educación ciudadana con respecto al desarrollo sostenible
- b. Otro (especifique):

### IV. Economía y turismo

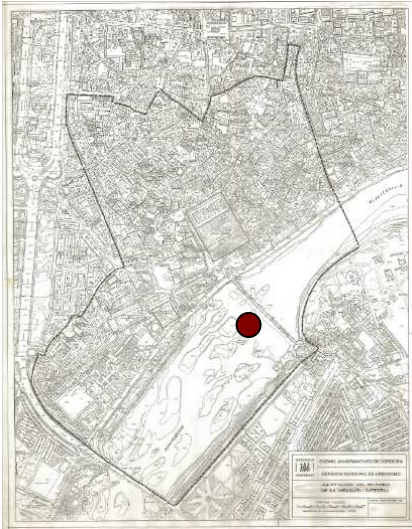
- a. Gestión sostenible de los flujos turísticos
- b. Otro (especifique):

Soportes visuales: máximo de 5 fotos/tarjetas en un archivo en formato pdf (máximo de 5 GB)





2. Localización del proyecto con relación al Bien inscrito y a la ciudad (en caso de ser aplicable)



El Paseo de la Ribera y el Puente Romano de Córdoba, alzado sobre el Guadalquivir, se encuentran al sur del recinto amurallado que conforma el Conjunto Histórico de la ciudad, en las inmediaciones de la Mezquita y dentro de los límites del Casco Histórico inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial desde 1994.

Ámbito declarado Patrimonio Mundial en 1994

3. Retos del proyecto [máximo de 250 palabras por pregunta]

- a. ¿A qué problema(s) urbano(s) responde el proyecto propuesto?

El proyecto responde esencialmente a la **nueva configuración de la movilidad en el Puente Romano y la Ribera del Guadalquivir**. A lo largo del siglo XX las transformaciones de este espacio trataron de dar respuesta a las necesidades del vehículo rodado:

- En 1927 se acometieron una serie de trabajos de gran trascendencia para mejorar las condiciones del tráfico rodado de la carretera nacional que discurría a través del Puente Romano. La actuación consistió en pavimentar su superficie con adoquín de granito y ejecutar dos reducidos acerados en sus extremos para el peatón.
- En la década de los cincuenta, la construcción de un nuevo puente en la ciudad supuso la transformación del Paseo de la Ribera y la fragmentación del recinto amurallado del Alcázar con la construcción de un nuevo tramo de la carretera nacional que uniría ambos puentes y que se transformaría en un importante colector del tráfico situado sur de la ciudad histórica.
- La reforma realizada en los años sesenta se centró en la ejecución un desvío elevado a la cota del puente que rodeaba la Torre de la Calahorra por el oeste.

El desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana (2001), del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico (2003) y del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico (2002) han dotado de nuevos puentes a la ciudad que han permitido trasladar la ronda histórica más al sur posibilitando la descongestión del tráfico del espacio que nos ocupa.

El ambicioso Plan Especial Alcázar Caballerizas, en proceso de tramitación, culminará estas intervenciones disolviendo el efecto de la antigua carretera nacional y recuperando la unidad del recinto amurallado del Alcázar.

b. ¿Cuáles son los objetivos del proyecto? (cuantitativo y/o cualitativo)

Desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico, los objetivos han sido la consolidación y restauración de las estructuras históricas del Puente, Puerta del Puente y Torre de la Calahorra, así como las actuaciones de remodelación del espacio urbano, que se han centrado en la recuperación de sus rasantes históricas y su adecuación a un uso preferente o exclusivamente peatonal que posibiliten una gestión adecuada de su movilidad.

De esta forma, en el entorno del Puente Romano nos encontramos situaciones heterogéneas que se alejan de los estándares de la nueva ciudad y requieren soluciones concretas que garanticen la calidad de vida de residentes y visitantes y que favorezcan la conservación de sus Valores Universales Excepcionales.

Desde la óptica del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba** se ha propuesto alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte sobre unas bases de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida urbana. Para ello, el Plan analiza todos los aspectos relacionados con la movilidad de los vecinos y usuarios de la ciudad y plantea intervenciones en distintos ámbitos:

- Mejora de las Infraestructuras.
- Recuperar sección y espacio para los Peatones.
- Permitir el paso del Transporte público.
- Fomentar el uso de la Bicicleta.
- Restringir o limitar el paso del Vehículo privado y foráneos.
- Gestión eficiente y reorganización de los aparcamientos.
- Optimizar el Transporte de Mercancías.

c. Estrategia operacional para responder al (a los) problema(s)

Las actuaciones en el entorno del Puente Romano se han centrado:

- Para definir los criterios de restauración, en el análisis metodológico de los documentos gráficos disponibles, desde el primer grabado de Wingaerde (pintor flamenco en la Corte de Felipe II) y, en especial, las fotografías y los dibujos realizados a partir de mediados del siglo XIX, como el plano aguas arriba del ingeniero Luis Sainz Gutiérrez. Con ellos, el proyecto ha pretendido conocer, de la manera más fiel posible, el estado del puente hasta principios del siglo XX.
- Para definir los criterios de movilidad, en la aplicación de los principios del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que es una herramienta flexible, que pudo completarse paulatinamente tanto en su diagnóstico como en sus propuestas, contando con la participación de sus actores y agentes principales, y que permite adaptarse a las diversas circunstancias sociales, económicas o de cualquier índole, al ser su análisis integral. En este caso los actores se plantearon como prioridad la peatonalización del Puente y la restricción del tráfico en el entorno. De igual forma, su aplicación ha supuesto la reordenación de las calles que confluyen en la Puerta del Puente, así como las de los barrios colindantes, donde se plantean restricciones o incentivos diferentes.

d. ¿En qué es pertinente el proyecto con relación a la problemática?

Las condiciones de movilidad que exigieron la transformación de este entorno a lo largo del siglo XX ya no se encuentran vigentes. Actualmente el peatón, residente o visitante, es el protagonista de este espacio de la ciudad.

El desarrollo de las actuaciones descritas ha supuesto, junto a la consolidación y restauración de las estructuras de indudable valor patrimonial, la revitalización del espacio más emblemático de nuestra ciudad.

El Plan de Actuaciones en el Puente Romano y su entorno y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible coinciden en un momento en el que las condiciones de movilidad de la ciudad permiten plantear la absoluta peatonalización del Puente Romano, la limitación al transporte público en el entorno de la Puerta del Puente y restricción del resto de vehículos. En los espacios inmediatos, como es la Ronda de Isasa y la avenida del Alcázar, la preferencia peatonal podrá convivir con otros actores de la movilidad, atendiendo a todas las necesidades perentorias y compatibles con la revitalización económica y social del Conjunto Histórico.

4. Implantación del proyecto: (Quién, cuándo, cómo, financiamiento)

a. ¿Quién dirige el proyecto?

La **Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transporte** del Ayuntamiento de Córdoba es la responsable en la gestión de la movilidad.

La revisión, análisis y desarrollo del Plan de Movilidad, así como el seguimiento de los indicadores y su adaptación a las circunstancias concretas en cada momento se llevarán a cabo por el Ayuntamiento, siguiendo las recomendaciones del **Observatorio de la Movilidad**, integrado por las instituciones y agentes implicados.

La **Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía** es la principal responsable de las actuaciones ejecutadas en el Puente Romano y su entorno.

b. ¿Quién implanta el proyecto?

**Ayuntamiento de Córdoba** es el responsable en la implantación de las medidas de gestión de la Movilidad en el Puente Romano y su entorno.

c. ¿Cuál es el papel de los ciudadanos en el proyecto? [máximo de 250 palabras]

**Los ciudadanos son parte de la gestión de la movilidad de nuestra ciudad.** El Plan de Movilidad Urbana Sostenible se ha dado a conocer a través de distintos medios, siendo también accesible por completo a través de la Web municipal.

El proceso de información pública se ha basado en la explicación y difusión del proyecto en su conjunto, y por áreas, y en potenciar la participación activa de la ciudadanía. Para ello se han usado diversas fórmulas, que se encuentran activas, para asegurar el debate y la recogida de opinión:

-Foros virtuales a través de la página Web y de las redes sociales.



-Talleres y Mesas de Trabajo, tanto presenciales como virtuales (por medio de internet) organizadas con las asociaciones, entidades sociales y agentes interesados e implicados.

Las mesas de trabajo se han creado como una herramienta activa para promover la participación ciudadana y de los distintos colectivos en la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Con el carácter de trabajo grupal que se quiere alcanzar, la información que se rescate de las mismas será una información consensuada, discutida y elaborada por distintos perfiles, mostrando una visión amplia de los problemas y de sus posibles soluciones. Igualmente se han usado folletos de divulgación, así como herramientas como la Web municipal y de perfil Facebook.

Las actuaciones de restauración y remodelación en el entorno del Puente Romano han sido objeto de diversas operaciones de información pública antes y durante su ejecución, a través de la web y de instalaciones específicas. Dos puntos de información, situados en ambos extremos del Puente, han permitido a los ciudadanos conocer permanentemente las propuestas.

d. Presentación del marco financiero del proyecto.

Resulta complejo poder desgarnar el presupuesto de las operaciones vinculadas a la Movilidad desarrolladas en el Puente Romano y su entorno. Sin embargo, sí podemos apuntar las cifras que han permitido la recuperación de este espacio.

El conjunto de intervenciones ejecutadas en el Puente Romano y su entorno han supuesto la inversión de 28.889.406 euros repartidos en siete proyectos:

Restauración de la Puerta del Puente	1.154.398 euros.
Urbanización del Entorno de la Puerta del Puente	5.070.394 euros
Consolidación del Puente Romano	4.810.137 euros
Restauración y Urbanización del Puente Romano	9.313.320 euros
Restauración de La Calahorra	2.698.638 euros
Urbanización del Entorno de La Calahorra	1.827.734 euros
Edificio de Recepción de Visitantes	4.014.785 euros

5. ¿Cuál es el lazo entre el proyecto de desarrollo sostenible y la gestión del patrimonio en su ciudad? [máximo de 300 palabras]

Desde mayo de 2012 las Delegaciones de Patrimonio y Casco Histórico, responsable de la gestión del patrimonio de la ciudad, y la Delegación de Medio Ambiente, encargada de la coordinación de los proyectos de desarrollo sostenible, se han fundido en una sola, denominada **Delegación de Patrimonio, Casco Histórico y Naturaleza**. Esta reciente aproximación en la organización política del Ayuntamiento nos ha permitido iniciar nuevas estrategias de trabajo donde la sostenibilidad adquiere protagonismo en la gestión del patrimonio.

Las actuaciones y gestión de la movilidad en el Puente Romano y su entorno han exigido una coordinación interadministrativa, entre la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba.

Así mismo, a nivel municipal el Área de Urbanismo, Vivienda, Patrimonio, Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento ha sido la encargada de la coordinación con las diferentes Áreas Municipales implicadas. Dentro de ésta la Delegación de Patrimonio, Casco Histórico y Naturaleza coordina las actuaciones medioambientales y patrimoniales de la ciudad. La Delegación de

Urbanismo y Vivienda trabaja en la remodelación del espacio público y la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transporte dirige el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

6. Explique cómo el proyecto se inserta en un gesto innovador de gestión sostenible del patrimonio en el seno de su ciudad. [máximo de 300 palabras]

La innovación de las intervenciones y de su Plan integral de Movilidad Urbana Sostenible se encuentra en la escala, el dinamismo, la participación y la gestión inteligente.

**Escala.** Los proyectos de intervenciones parten del marco y escala de la ciudad, proporcionando una visión global del conjunto que muestra la necesidad de interrelación de sus diferentes sectores. Sin perder de vista lo general, las propuestas específicas concretan las actuaciones. La movilidad en el Conjunto Histórico, aunque presenta características singulares que requieren soluciones específicas, se estudia atendiendo a las necesidades de impermeabilidad y preservación de interconexión con el resto de la ciudad.

**Dinamismo.** Para nuestro urbanismo, que podemos calificar de humano, el peatón es el verdadero protagonista de la movilidad en la ciudad y, especialmente, de su Conjunto Histórico. No se trata solamente, como en otros proyectos, de proponer soluciones estáticas de una mayor o menor calidad arquitectónica. Se proponen medidas que afectan a la gestión de los espacios, al transporte público y privado de la ciudad. Así, en nuestro caso, la accesibilidad del espacio público, exterior y edificado, adquiere importancia en relación con la posibilidad dinámica de sus actores, es decir de la movilidad y el transporte.

**Participación.** La información al ciudadano, antes y durante la ejecución de las obras, también son ejemplos de modelos en participación ciudadana, donde se ha buscado el máximo consenso. Además, algunas de las situaciones se plantean a modo de prueba para su posible reversibilidad, facilitando la interacción con los ciudadanos.

**Gestión inteligente (Smart City).** En estos aspectos es fundamental el empleo de las nuevas tecnologías de la Ciudad Inteligente tanto para el control telemático de los accesos, el control on line de las cámaras así como las múltiples posibilidades (portal web interactivo, gestión por GPRS en autobuses, implantación de tarjeta monedero sin contacto, Google transit, gestión del aparcamiento de hoteles on line, etc).

7. Explique cómo las demás ciudades miembros de la OCPM podrán beneficiarse de las enseñanzas obtenidas de dicho proyecto. [máximo de 300 palabras]

La **metodología y las soluciones específicas** (inclusive las de gestión por telecontrol) aplicadas en Córdoba son trasladables a las ciudades miembros de la OCPM. La aplicación de nuevas tecnologías, de Ciudad Inteligente o Smart City, colaborarán en la eficiencia de la gestión y seguimiento de los resultados esperados.

Las operaciones de recuperación de espacios para el peatón, las restricciones al coche privado y la gestión en tiempo real de la Movilidad Urbana Sostenible se refieren a ámbitos concretos pero dispares del Conjunto Histórico de Córdoba. Sin embargo, la metodología y las soluciones específicas elegidas son extrapolables a otros entornos urbanos de valor patrimonial.

MOVILIDAD\_ Se ha realizado una peatonalización del Puente Romano (con tráfico hasta hace poco), se ha restringido la circulación a residentes en la Ronda de Isasa y se ha moderado la

velocidad en avenida del Alcanzar (que fue una antigua carretera nacional), configurada con solo dos carriles de circulación, sin aparcamiento (salvo autobuses de turismo).

**TRANSPORTE\_** Se ha propuesto la reimplantación del transporte colectivo urbano, que recorrerá la Ribera del Guadalquivir en dirección este-oeste, en convivencia con el peatón. Esto supondrá un esfuerzo de gestión de la movilidad a favor de un transporte sostenible y social para dar soporte al las necesidades de desplazamiento del Conjunto Histórico.

**ACCESIBILIDAD\_** Se ha trabajado con una metodología integral e integradora, actuando sobre los diferentes eslabones de la accesibilidad (información a distancia, actuaciones sobre el transporte, sobre el ámbito urbanístico y arquitectónico, servicios y recursos en el entorno). Las nuevas normas de regulación de las zonas circulación restringida, se apoyan en la nueva configuración de prioridad peatonal. Los vehículos privados y foráneos se han alejado de todo este entorno con la disposición de dos aparcamientos de rotación fuera del Conjunto Histórico, mejorando la accesibilidad peatonal y ciclista.

## 8. Evaluación del proyecto

- a. ¿Qué resultados se esperan del proyecto? / ¿Cuáles son los resultados observados del proyecto? [máximo de 250 palabras]

El efecto esperado tras la recuperación, con gran calidad, de unos espacios degradados y con un tráfico anterior inoportuno, es la revitalización de los mismos y de las actividades humanas. Es decir poner en valor la percepción y visita de esta zona monumental de la ciudad, otorgando en la posterior gestión de la movilidad el máximo protagonismo y preferencia al usuario que transite en modos sostenibles estos espacios

Estos resultados, que pueden ser cuantificables de alguna forma con ciertos indicadores, tanto en el estricto ámbito de las intervenciones como en las zonas colindantes, van a suponer gran relevancia, como ya se ha anticipado, en las esferas de la economía, la sociedad y el medio ambiente.

A continuación se relacionan algunos de los posibles indicadores de los beneficios a reportar:

- Mejora de la accesibilidad universal.
- Incremento de nuevas superficies de viario peatonalizado, semipeatonalizado o restringido, como subsiguientes transformaciones futuras en los ámbitos cercanos.
- Importante aumento del caminar y de la densidad peatonal de la zona y del flujo de visitantes en autobús turístico.
- Moderado incremento de los usuarios de la bicicleta, al acrecentarse la longitud de vías ciclistas.
- Reducción del número de vehículos la intensidad media diaria.
- Reducción de la velocidad media en las en las vías moderadas.
- Disminución del aparcamiento libre o consentido en la zona.
- Disminución de las sanciones de tráfico.
- Recuperación de un número de viajeros importante en las líneas del autobús urbano que retoman su itinerario.
- Disminución del uso del vehículo motorizado.
- La permeabilidad peatonal y del transporte público.
- Aumento de los vehículos híbrido o eléctricos que
- Renovación de la flota de vehículos.
- Disminución de las denuncias sobre contaminación acústica en la zona.

- Mejora de la calidad del aire en los ámbitos, expresada en los indicadores habituales.
- Mejora de la situación de áreas sensibles acústicamente.

b. ¿Quiénes son los principales beneficiarios del proyecto? [máximo de 250 palabras]

**Los ciudadanos residentes y los visitantes a este zona Patrimonio de la Humanidad son los principales beneficiarios.** La mejora de su calidad de vida de los habitantes y foráneos, con el cambio de las condiciones ambientales de estos espacios han estado presentes desde un principio en los programas de actuación.

Son intervenciones que, atendiendo a las singulares condiciones espaciales del entorno, se adecuan a las complejas necesidades de movilidad y accesibilidad, favoreciendo la permanencia del residente en el Conjunto Histórico.

Además, la permeabilidad de los recorridos peatonales y ciclistas y la intermodalidad del transporte público deben garantizar la conexión del transporte público con el resto de la ciudad, hasta ahora quebrada por un largo periodo de obras.

La puesta en uso de los aparcamientos disuasorios y de residentes fuera del ámbito.

Por ende, la reordenación y calmado de tráfico realizados en los barrios colindantes con la Puerta del Puente Romano, como en el de la Huerta del Rey, redunda en la mejora de la seguridad vial, al reducirse la siniestralidad por riesgo de atropellos y colisiones.

c. ¿Cuáles son las principales repercusiones del proyecto en los planes societal, económico y ambiental? [máximo de 300 palabras]

**SOCIAL\_** La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que habitan y trabajan en el Conjunto Histórico será la consecuencia principal de la puesta en marcha de este conjunto de actuaciones, cuya gestión *eficiente e inteligente* será en beneficio igualmente de los miles de turistas que visitan, entrando desde el Puente Romano al Conjunto Histórico de la ciudad.

**ECONÓMICO\_** Desde el punto de vista económico se potenciará una mayor atracción turística y una revitalización del valor representativo y monumental del Puente Romano y todo el ámbito colindante a la Mezquita Catedral y fomentará una mayor actividad comercial y terciaria en estos ámbitos. La buena imagen urbana y su gestión deberán seguir repercutiendo en el crecimiento de la empresa y en los emprendedores locales.

**AMBIENTAL\_** La mejora ambiental de los entornos remodelados es continuación de la que se viene realizando de forma paulatina en el toda la zona Patrimonio de la Humanidad y en el Conjunto Histórico de la ciudad.

La drástica reducción del tráfico, en las áreas principales de la Puerta del Puente y el Puente Romano, así como la moderación o restricción de la circulación en las áreas colindantes, desde el punto de vista medioambiental, supone una importante disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como de la contaminación acústica, mejorando las condiciones de habitabilidad con menos ruido. Todas estas mejoras son integradas desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y se corresponden igualmente con los renovados compromisos municipales derivados del Pacto de Alcaldes contra el Cambio Climático y en desarrollo de los Planes de acción de la agenda 21, de los Planes de Calidad del Aire y de los de acción derivados del Mapa estratégico de Ruido de Córdoba.