

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE FORMENTERA

4210

Acuerdo del Pleno del Consell Insular de Formentera, adoptado en sesión ordinaria de fecha 21 de diciembre de 2018, de aprobación definitiva del Plan de Movilidad Sostenible de la isla de Formentera

Se hace público que el Pleno del Consell Insular de Formentera, por mayoría absoluta, en la sesión de día 21 de diciembre de 2018, aprobó, sobre la base de la propuesta del Consejero de Infraestructuras y Movilidad, lo siguiente:

Acuerdo

Primero.- Aprobar definitivamente el "Plan de Movilidad Sostenible de Formentera (en siglas *PMS de Formentera*), dividido en dos partes: "*Análisis y Diagnóstico*" y "*Propuestas*" que se corresponden con los anexos 1 y 2 que acompañan a la propuesta presente.

Segundo.- Estimar/Desestimar las alegaciones presentadas y las consideraciones realizadas a los informes recibidos al PMS en el sentido expresado en el informe técnico de fecha 13 de diciembre de 2018, y que el Pleno de este Consell Insular hace suyo.

Tercero.- Dar a entender que la presente aprobación definitiva del PMS implica la incorporación al mismo de las concretas alegaciones que son objeto de estimación, así como también implica la incorporación de todas las condiciones incluidas en los diferentes informes sectoriales emitidos a propósito del PMS [Delegación del Gobierno en las Islas Baleares, Institut Balear de la Dona, Autoridad Portuaria de Baleares, Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad del Gobierno de la CAIB], todo lo anterior en el sentido que se indica en el informe técnico de fecha 13 de diciembre de 2018, y que el Pleno de este Consell Insular hace suyo.

Cuarto.- Notificar el acuerdo que, al respecto, adopte el Pleno de esta Corporación, en la parte que les afecte, a los particulares que han formulado alegaciones al proyecto de referencia.

Quinto.- Publicar el acuerdo completo y el texto íntegro de la aprobación del PMS de Formentera, incluida la correspondiente parte normativa en el BOIB y en la página web del Consell Insular. **Y se dará cuenta al Govern** de les Illes Balears, a propósito de las competencias de esta administración en materia de movilidad.

Como consecuencia del punto quinto del acuerdo del Pleno, **se publica el acuerdo completo y un resumen del texto del Plan de Movilidad Sostenible de Formentera en el BOIB**, que debido a la extensión y atributos del archivo no se puede publicar en su totalidad. Así mismo se deja constancia que la documentación completa de la aprobación definitiva está disponible en la siguiente dirección electrónica:

http://conselldeformentera.cat/index.php?option=com_content&view=article&id=6308:2019-05-03-12-22-26&catid=409:plans-i-programes&Itemid=586&lang=es

Contra el presente acuerdo, que agota la vía administrativa, se puede interponer, por lo que respecta al fondo (o parte sustantiva), recurso contencioso administrativo ante la Sala del Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, con sede en Palma (Mallorca), en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente de la notificación de la resolución presente, todo ello de conformidad con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contenciosa administrativa.

También se hace saber que, contra el acuerdo presente, por lo que se refiere estrictamente a las formalidades del propio acuerdo (o parte adjetiva), no respecto al fondo, se puede interponer recurso de reposición potestativo ante el órgano que lo ha dictado (el Pleno) en el plazo de un mes, contador a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, todo ello de conformidad con los artículos 123 i 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Contra la desestimación expresa del recurso de reposición podrá interponerse el recurso contencioso administrativo ante el órgano jurisdiccional arriba mencionado, en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente al de la recepción de la notificación de la desestimación del mencionado recurso.



Una vez transcurrido un mes desde la interposición del recurso de reposición sin que se haya notificado su resolución, podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, contra la desestimación presunta del recurso de reposición, sin limitación temporal, mientras no haya resolución expresa.

RESUMEN DEL ANEXO 1. - ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.

El documento de Análisis y diagnóstico consta de tres puntos fundamentales.

El primer punto del documento de análisis y diagnóstico es un punto introductorio que fija los objetivos del PMS a partir de los antecedentes legales existentes.

El segundo punto del documento de análisis y diagnóstico hace un análisis profundo de la movilidad en la situación de partida. En concreto se analiza:

- **Marco territorial.** Se estudia: la zonificación del territorio estableciendo dos grupos de zonas de transporte (vendas y núcleos de población), las características socioeconómicas que permiten obtener una primera imagen de la isla (población y distribución, ya sea territorial, por edades, por nacionalidades, población escolar y senior; presión poblacional del turismo a partir del índice de presión humana que permite estimar la variación a lo largo del año de la población; motorización diferenciando los diferentes tipos de vehículos, de donde se obtiene que Formentera dispone de un número muy elevado de motocicletas y ciclomotores, así como la importancia del parque de vehículos de alquiler; equipamientos y su distribución; mercado laboral donde se analizan las cifras de empleo a lo largo del año y por sectores; actividades económicas donde se definen las principales áreas industriales y las principales características de la actividad turística -países de origen de los turistas, tipo de alojamiento utilizado, duración de la estancia, etc.-; centros de atracción de viajes, de carácter turístico para la población flotante y equipamientos y comercios para la población residente), la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.

- **Pautas generales de la movilidad.** Se describen los resultados del trabajo de campo realizado y se hace el tratamiento de los datos obtenidos presentando los resultados en función de diversos parámetros (nacionalidad, edad, tipo de vehículo, etc.) obteniendo una caracterización de la movilidad en cuanto al número de desplazamientos por persona, número de etapas de los desplazamientos, distribución horaria de los desplazamientos, división modal de los desplazamientos, motivo de los desplazamientos, uso del transporte privado, uso del transporte público, uso de la bicicleta, etc; se describen las relaciones origen-destino que permiten determinar los principales flujos de desplazamiento.

- **Movilidad de los peatones.** Se hace una descripción teórica de los factores que tienen influencia en la movilidad de los peatones (factores relevantes para la movilidad a pie, espacios para peatones, problemática de la adecuación oferta-demanda, potencial para uso peatonal) que se aplica a cada uno de los núcleos urbanos de Formentera para analizar las áreas peatonales, las áreas de actividad comercial elevada, itinerarios recomendables de conexión entre infraestructuras y la identificación de puntos donde pueden existir dificultades y problemas desde el punto de vista de la accesibilidad. Asimismo, se definen los principales flujos de desplazamientos a pie y las infraestructuras existentes para los desplazamientos a pie (rutas verdes, red caminos). También se describen los resultados obtenidos en las encuestas realizadas en 6 puntos de acceso a playas y zonas turísticas de la red de caminos.

- **Movilidad ciclista.** Se describen los principales flujos de desplazamiento en bicicleta tanto generados por residentes como por turistas. Se analiza también la infraestructura ciclista existente (carriles bici, zona 30, rutas verdes, estacionamientos, etc.) y las problemáticas que presenta.

- **Movilidad en transporte público.** Se analiza la oferta y la demanda de transporte público en cuanto a las líneas regulares de autobús estableciendo para cada línea de invierno y de verano los principales flujos de pasajeros a partir del conteo de usuarios que suben y bajan a las paradas. También se realiza el estudio de las líneas de bus turístico existentes en verano, del bus de excursiones a la playa y del transporte escolar y TAD. Para el servicio de taxi se analiza la suficiencia del número de licencias existentes en función de la ratio de licencias por cada 1000 habitantes y del trabajo de campo realizado para evaluar la demanda. Se describe de forma breve el transporte de pasajeros por vía marítima entre Ibiza y Formentera.

- **Movilidad en vehículo privado.** Se realiza un análisis de la oferta viaria (red viaria principal, red de caminos secundarios y rurales, zonas 30 a los núcleos urbanos) y de los sentidos de circulación del viario de los núcleos urbanos, a partir de los datos obtenidos de los aforos realizados se determinan los principales datos de tráfico por la red viaria y se estudia el estado de implantación del vehículo eléctrico.

- **Estacionamiento.** Se caracteriza el espacio de estacionamiento disponible en cada uno de los núcleos urbanos. A partir de los datos de campo obtenidos se evalúa el porcentaje de ocupación de cada una de las zonas de estacionamiento, así como otras variables que permiten describir la rotación existente en los mismos. Asimismo, se estudian los resultados que ha dado la regulación del estacionamiento en el núcleo urbano de la Savina.



- **Seguridad vial.** A partir de los datos de la DGT se obtienen los accidentes ocurridos en cada vía y su distribución anual.
- **Análisis de los flujos de mercancías.** Se estudia la situación actual de los puntos de carga y descarga.
- **Balance energético / evaluación de los aspectos medioambientales, emisiones y contaminantes / GEI.**
- **Estudio del Puerto de la Savina.** Se da una visión del flujo de los desplazamientos al Puerto de la Savina tanto de pasajeros como de vehículos, como de mercancías.
- **Estudio de los espacios especialmente sensibles.** Se realiza una descripción de la situación del acceso a las zonas del Cap de Barbaria, del Faro de la Mola y del Parque Natural de ses Salines.

En el tercer punto del documento de análisis y diagnóstico se realiza el diagnóstico que pone de manifiesto las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades más importantes para lograr la movilidad sostenible en la isla, todo ello a partir de lo estudiado en la fase de análisis. Siguiendo los puntos analizados anteriormente se realiza un diagnóstico de los sectores socioeconómico, territorial y urbanístico, de la caracterización de la movilidad en general, de la movilidad de los peatones, de la movilidad ciclista, del transporte público, del sistema viario y del transporte privado, del vehículo eléctrico, de la seguridad vial, del aparcamiento, de la distribución de mercancías, de los aspectos medioambientales y externalidades y de estudios específicos del Puerto de la Savina, del Parque Natural de es Cap de Barbaria, del Faro de la Mola y del Parque Natural de ses Salines. A partir de este diagnóstico se realiza un análisis DAFO que permite estudiar de forma conjunta todas las áreas para poder tomar decisiones y jerarquizar actuaciones y prioridades.

RESUMEN DEL ANEXO 2.- Propuestas.

El documento de propuestas consta de siete puntos fundamentales.

El primer punto, de la misma manera que en el documento de análisis y diagnóstico, se trata un punto introductorio que fija los objetivos del PMS a partir de los antecedentes legales existentes.

En el segundo punto se marcan los 8 grandes objetivos de actuación:

- Que el peatón se convierta en el protagonista de la movilidad.
- Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos.
- Tener una cuota de participación más alta del transporte público en los desplazamientos.
- Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie, definiendo una política tarifaria adecuada.
- Favorecer la descarbonización del sistema de transporte, para reducir la contaminación, disminuir el ruido y mejorar la calidad ambiental, consiguiendo una movilidad más respetuosa con el medio ambiente y más eficiente energéticamente.
- Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica y calmada entre todas las personas usuarias de la vía.
- Tener una Isla accesible para toda la ciudadanía, de manera que todas las personas puedan hacer sus actividades en condiciones de igualdad.
- Conseguir un turismo más accesible y respetuoso con el territorio.

Y las líneas estratégicas de actuación para conseguir alcanzar los objetivos:

- Potenciar los desplazamientos a pie.
- Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y los parajes naturales.
- Gestionar el acceso de los peatones para minimizar los impactos que generan tanto en las infraestructuras como en puntos específicos.
- Garantizar una infraestructura ciclista adecuada.
- Redefinir el transporte público.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad a los diseminados.
- Racionalizar y gestionar el uso y presencia del vehículo privado.
- Mejorar la seguridad vial.
- Reorganizar y gestionar el espacio destinado al estacionamiento.
- Mejorar las condiciones de carga y descarga.
- Descarbonizar el sistema de transporte.
- Fomento, comunicación y promoción de la movilidad sostenible.

El tercer punto presenta las propuestas de actuación. Para cada una de las 12 líneas estratégicas definidas en el punto segundo se desarrollan una serie de programas (35 en total) para cada uno de los cuales se desarrollan las propuestas de actuación (145 propuestas).





El cuarto punto presenta un listado de las propuestas de actuación indicando las áreas de la isla que afecta cada una y una serie de planos para ubicar su cada una de ellas.

El punto quinto muestra el cronograma de implantación de las propuestas, determinando para cada una de ellas si se desarrollará a corto plazo (2019-2021), a medio plazo (2022-2023) o a largo plazo (2024 hasta 2026). Se ha priorizado la implantación de las propuestas referentes a peatones, ciclistas y transporte público. En este punto también se hace una estimación de los costes de implementación de las propuestas en función de la distribución temporal de la implantación de las mismas.

El punto sexto establece los indicadores que servirán para evaluar el éxito de la aplicación de las medidas propuestas en el PMS. Los indicadores se han seleccionado según los resultados obtenidos de la fase de diagnóstico para que sean representativos de las propuestas de actuación. Además, se ha intentado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto si son negativos como positivos. Se indica en cada caso cuál debe ser la fuente de procedencia de los datos.

En el punto séptimo exponen las conclusiones del documento.

Formentera, a 6 de mayo de 2019

El Presidente del Consell Insular de Formentera

aume Ferrer Ribas.





Acuerdo del Pleno del Consell Insular de Formentera, adoptado en sesión ordinaria de fecha 21 de diciembre de 2018, de aprobación definitiva del Plan de Movilidad Sostenible de la isla de Formentera.

Se hace público que el Pleno del Consell Insular de Formentera, por mayoría absoluta, en la sesión de día 21 de diciembre de 2018, aprobó, sobre la base de la propuesta del Consejero de Infraestructuras y Movilidad, lo siguiente:

Acuerdo

Primero.- Aprobar definitivamente el "Plan de Movilidad Sostenible de Formentera (en siglas PMS de Formentera), dividido en dos partes: "Análisis y Diagnóstico" y "Propuestas" que se corresponden con los anexos 1 y 2 que acompañan a la propuesta presente.

Segundo.- Estimar/Desestimar las alegaciones presentadas y las consideraciones realizadas a los informes recibidos al PMS en el sentido expresado en el informe técnico de fecha 13 de diciembre de 2018, y que el Pleno de este Consell Insular hace suyo.

Tercero.- Dar a entender que la presente aprobación definitiva del PMS implica la incorporación al mismo de las concretas alegaciones que son objeto de estimación, así como también implica la incorporación de todas las condiciones incluidas en los diferentes informes sectoriales emitidos a propósito del PMS [Delegación del Gobierno en las Islas Baleares, Institut Balear de la Dona, Autoridad Portuaria de Baleares, Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad del Gobierno de la CAIB], todo lo anterior en el sentido que se indica en el informe técnico de fecha 13 de diciembre de 2018, y que el Pleno de este Consell Insular hace suyo.

Cuarto.- Notificar el acuerdo que, al respecto, adopte el Pleno de esta Corporación, en la parte que les afecte, a los particulares que han formulado alegaciones al proyecto de referencia.

Quinto.- Publicar el acuerdo completo y el texto íntegro de la aprobación del PMS de Formentera, incluida la correspondiente parte normativa en el BOIB y en la página web del Consell Insular. Y se dará cuenta al Govern de les Illes Balears, a propósito de las competencias de esta administración en materia de movilidad.

Como consecuencia del punto quinto del acuerdo del Pleno, **se publica el acuerdo completo y un resumen del texto del Plan de Movilidad Sostenible de Formentera en el BOIB**, que debido a la extensión y atributos del archivo no se puede publicar en su totalidad. Así mismo se deja constancia que la documentación completa de la aprobación definitiva está disponible en la siguiente dirección electrónica:

http://conselldeformentera.cat/index.php?option=com_content&view=article&id=6308:2019-05-03-12-22-26&catid=409:plans-i-programes&Itemid=586&lang=es

Contra el presente acuerdo, que agota la vía administrativa, se puede interponer, por lo que respecta al fondo (o parte sustantiva), recurso contencioso administrativo ante la Sala del Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, con sede en Palma (Mallorca), en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente de la notificación de la resolución presente, todo ello de conformidad con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contenciosa administrativa.

También se hace saber que, contra el acuerdo presente, por lo que se refiere estrictamente a las formalidades del propio acuerdo (o parte adjetiva), no respecto al fondo, se puede interponer recurso de reposición potestativo ante el órgano que lo ha dictado (el Pleno) en el plazo de un mes, contador a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, todo ello de



conformidad con los artículos 123 i 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Contra la desestimación expresa del recurso de reposición podrá interponerse el recurso contencioso administrativo ante el órgano jurisdiccional arriba mencionado, en el plazo de dos meses, contadores a partir del día siguiente al de la recepción de la notificación de la desestimación del mencionado recurso.

Una vez transcurrido un mes desde la interposición del recurso de reposición sin que se haya notificado su resolución, podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, contra la desestimación presunta del recurso de reposición, sin limitación temporal, mientras no haya resolución expresa.

RESUMEN DEL ANEXO 1. - ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.

El documento de Análisis y diagnóstico consta de tres puntos fundamentales.

El primer punto del documento de análisis y diagnóstico es un punto introductorio que fija los objetivos del PMS a partir de los antecedentes legales existentes.

El segundo punto del documento de análisis y diagnóstico hace un análisis profundo de la movilidad en la situación de partida. En concreto se analiza:

- **Marco territorial.** Se estudia: la zonificación del territorio estableciendo dos grupos de zonas de transporte (ventas y núcleos de población), las características socioeconómicas que permiten obtener una primera imagen de la isla (población y distribución, ya sea territorial, por edades, por nacionalidades, población escolar y senior; presión poblacional del turismo a partir del índice de presión humana que permite estimar la variación a lo largo del año de la población; motorización diferenciando los diferentes tipos de vehículos, de donde se obtiene que Formentera dispone de un número muy elevado de motocicletas y ciclomotores, así como la importancia del parque de vehículos de alquiler; equipamientos y su distribución; mercado laboral donde se analizan las cifras de empleo a lo largo del año y por sectores; actividades económicas donde se definen las principales áreas industriales y las principales características de la actividad turística -países de origen de los turistas, tipo de alojamiento utilizado, duración de la estancia, etc.-; centros de atracción de viajes, de carácter turístico para la población flotante y equipamientos y comercios para la población residente), la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- **Pautas generales de la movilidad.** Se describen los resultados del trabajo de campo realizado y se hace el tratamiento de los datos obtenidos presentando los resultados en función de diversos parámetros (nacionalidad, edad, tipo de vehículo, etc.) obteniendo una caracterización de la movilidad en cuanto al número de desplazamientos por persona, número de etapas de los desplazamientos, distribución horaria de los desplazamientos, división modal de los desplazamientos, motivo de los desplazamientos, uso del transporte privado, uso del transporte público, uso de la bicicleta, etc; se describen las relaciones origen-destino que permiten determinar los principales flujos de desplazamiento.
- **Movilidad de los peatones.** Se hace una descripción teórica de los factores que tienen influencia en la movilidad de los peatones (factores relevantes para la movilidad a pie, espacios para peatones, problemática de la adecuación oferta-demanda, potencial para uso peatonal) que se aplica a cada uno de los núcleos urbanos de Formentera para analizar las áreas peatonales, las áreas de actividad elevada, itinerarios recomendables de conexión entre infraestructuras y la identificación de puntos donde pueden existir dificultades y problemas desde el punto de vista de la accesibilidad. Asimismo, se definen los principales flujos de desplazamientos a pie y las infraestructuras existentes para los desplazamientos a pie (rutas verdes, red caminos).





También se describen los resultados obtenidos en las encuestas realizadas en 6 puntos de acceso a playas y zonas turísticas de la red de caminos.

- **Movilidad ciclista.** Se describen los principales flujos de desplazamiento en bicicleta tanto generados por residentes como por turistas. Se analiza también la infraestructura ciclista existente (carriles bici, zona 30, rutas verdes, estacionamientos, etc.) y las problemáticas que presenta.
- **Movilidad en transporte público.** Se analiza la oferta y la demanda de transporte público en cuanto a las líneas regulares de autobús estableciendo para cada línea de invierno y de verano los principales flujos de pasajeros a partir del conteo de usuarios que suben y bajan a las paradas. También se realiza el estudio de las líneas de bus turístico existentes en verano, del bus de excursiones a la playa y del transporte escolar y TAD. Para el servicio de taxi se analiza la suficiencia del número de licencias existentes en función de la ratio de licencias por cada 1000 habitantes y del trabajo de campo realizado para evaluar la demanda. Se describe de forma breve el transporte de pasajeros por vía marítima entre Ibiza y Formentera.
- **Movilidad en vehículo privado.** Se realiza un análisis de la oferta viaria (red viaria principal, red de caminos secundarios y rurales, zonas 30 a los núcleos urbanos) y de los sentidos de circulación del viario de los núcleos urbanos, a partir de los datos obtenidos de los aforos realizados se determinan los principales datos de tráfico por la red viaria y se estudia el estado de implantación del vehículo eléctrico.
- **Estacionamiento.** Se caracteriza el espacio de estacionamiento disponible en cada uno de los núcleos urbanos. A partir de los datos de campo obtenidos se evalúa el porcentaje de ocupación de cada una de las zonas de estacionamiento, así como otras variables que permiten describir la rotación existente en los mismos. Asimismo, se estudian los resultados que ha dado la regulación del estacionamiento en el núcleo urbano de la Savina.
- **Seguridad vial.** A partir de los datos de la DGT se obtienen los accidentes ocurridos en cada vía y su distribución anual.
- **Análisis de los flujos de mercancías.** Se estudia la situación actual de los puntos de carga y descarga.
- **Balance energético / evaluación de los aspectos medioambientales, emisiones y contaminantes / GEI.**
- **Estudio del Puerto de la Savina.** Se da una visión del flujo de los desplazamientos al Puerto de la Savina tanto de pasajeros como de vehículos, como de mercancías.
- **Estudio de los espacios especialmente sensibles.** Se realiza una descripción de la situación del acceso a las zonas del Cap de Barbaria, del Faro de la Mola y del Parque Natural de ses Salines.

En el tercer punto del documento de análisis y diagnóstico se realiza el diagnóstico que pone de manifiesto las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades más importantes para lograr la movilidad sostenible en la isla, todo ello a partir de lo estudiado en la fase de análisis. Siguiendo los puntos analizados anteriormente se realiza un diagnóstico de los sectores socioeconómico, territorial y urbanístico, de la caracterización de la movilidad en general, de la movilidad de los peatones, de la movilidad ciclista, del transporte público, del sistema viario y del transporte privado, del vehículo eléctrico, de la seguridad vial, del aparcamiento, de la distribución de



mercancías, de los aspectos medioambientales y externalidades y de estudios específicos del Puerto de la Savina, del Parque Natural de es Cap de Barbaria, del Faro de la Mola y del Parque Natural de ses Salines. A partir de este diagnóstico se realiza un análisis DAFO que permite estudiar de forma conjunta todas las áreas para poder tomar decisiones y jerarquizar actuaciones y prioridades.

RESUMEN DEL ANEXO 2.- Propuestas.

El documento de propuestas consta de siete puntos fundamentales.

El primer punto, de la misma manera que en el documento de análisis y diagnóstico, se trata un punto introductorio que fija los objetivos del PMS a partir de los antecedentes legales existentes.

En el segundo punto se marcan los 8 grandes objetivos de actuación:

- Que el peatón se convierta en el protagonista de la movilidad.
- Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos.
- Tener una cuota de participación más alta del transporte público en los desplazamientos.
- Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie, definiendo una política tarifaria adecuada.
- Favorecer la descarbonización del sistema de transporte, para reducir la contaminación, disminuir el ruido y mejorar la calidad ambiental, consiguiendo una movilidad más respetuosa con el medio ambiente y más eficiente energéticamente.
- Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica y calmada entre todas las personas usuarias de la vía.
- Tener una Isla accesible para toda la ciudadanía, de manera que todas las personas puedan hacer sus actividades en condiciones de igualdad.
- Conseguir un turismo más accesible y respetuoso con el territorio.

Y las líneas estratégicas de actuación para conseguir alcanzar los objetivos:

- Potenciar los desplazamientos a pie.
- Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y los parajes naturales.
- Gestionar el acceso de los peatones para minimizar los impactos que generan tanto en las infraestructuras como en puntos específicos.
- Garantizar una infraestructura ciclista adecuada.
- Redefinir el transporte público.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad a los diseminados.
- Racionalizar y gestionar el uso y presencia del vehículo privado.
- Mejorar la seguridad vial.
- Reorganizar y gestionar el espacio destinado al estacionamiento.





- Mejorar las condiciones de carga y descarga.
- Descarbonizar el sistema de transporte.
- Fomento, comunicación y promoción de la movilidad sostenible.

El tercer punto presenta las propuestas de actuación. Para cada una de las 12 líneas estratégicas definidas en el punto segundo se desarrollan una serie de programas (35 en total) para cada uno de los cuales se desarrollan las propuestas de actuación (145 propuestas).

El cuarto punto presenta un listado de las propuestas de actuación indicando las áreas de la isla que afecta cada una y una serie de planos para ubicar su cada una de ellas.

El punto quinto muestra el cronograma de implantación de las propuestas, determinando para cada una de ellas si se desarrollará a corto plazo (2019-2021), a medio plazo (2022-2023) o a largo plazo (2024 hasta 2026). Se ha priorizado la implantación de las propuestas referentes a peatones, ciclistas y transporte público. En este punto también se hace una estimación de los costes de implementación de las propuestas en función de la distribución temporal de la implantación de las mismas.

El punto sexto establece los indicadores que servirán para evaluar el éxito de la aplicación de las medidas propuestas en el PMS. Los indicadores se han seleccionado según los resultados obtenidos de la fase de diagnóstico para que sean representativos de las propuestas de actuación. Además, se ha intentado que sean parámetros accesibles, sencillos de obtener, significativos, comprensibles y sensibles a los cambios, tanto si son negativos como positivos. Se indica en cada caso cuál debe ser la fuente de procedencia de los datos.

En el punto séptimo exponen las conclusiones del documento.

Formentera, a 6 de mayo de 2019

El Presidente del Consell Insular de Formentera

Jaume Ferrer Ribas.

