



Gestión y Análisis de Políticas Públicas, número 36, noviembre de 2024
 Sección: EXPERIENCIAS Y CASOS
 Recibido: 13-09-2024
 Modificado: 16-10-2024
 Aceptado: 17-10-2024
 Publicado: 14-11-2024
 ISSN: 1989-8991 – DOI: <https://doi.org/10.24965/gapp.11443>
 Páginas: 96-114

Referencia: Vegas, I., Doblado, B. y Sánchez Trujillo, M. A. (2024). La movilidad urbana: un pilar clave de los sistemas locales de bienestar en las ciudades del futuro. Estudio de caso de las agendas urbanas de Sevilla, Valencia y Zaragoza. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 36, 96-114. <https://doi.org/10.24965/gapp.11443>

La movilidad urbana: un pilar clave de los sistemas locales de bienestar en las ciudades del futuro. Estudio de caso de las agendas urbanas de Sevilla, Valencia y Zaragoza

Urban mobility: A key pillar of local welfare systems in the cities of the future. Case study of the urban agendas of Sevilla, Valencia and Zaragoza

Vegas, Ignacio

Universidad Pablo de Olavide (España – Spain)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3383-1276>

ivegsan@upo.es

NOTA BIOGRÁFICA

Investigador y profesor de posgrado de la Universidad Pablo de Olavide (UPO) y miembro de la línea UPOMetrópolis del grupo Política, Territorio y Participación (PTyP-UPO). Sociólogo por la Universidad de Buenos Aires (UBA), diplomado en Políticas Públicas (FLACSO) y máster en Administración y Política (UPO). Entre sus áreas de investigación se encuentran la evaluación de instrumentos de política pública, la política urbana y metropolitana y la planificación estratégica.

Doblado, Benito

Universidad Pablo de Olavide (España – Spain)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6228-3021>

bjdobjim@upo.es

NOTA BIOGRÁFICA

Investigador y profesor de posgrado de la Universidad Pablo de Olavide (UPO) y miembro de la línea UPOMetrópolis del grupo Política, Territorio y Participación (PTyP-UPO). Licenciado en Historia del Arte por la Universidad de Sevilla y máster en Arquitectura y Patrimonio Histórico. Entre sus áreas de investigación se encuentran las agendas urbanas locales, la planificación estratégica local y las políticas culturales.

Sánchez Trujillo, Marco Antonio

Universidad Pablo de Olavide (España – Spain)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-5911-9207>

masantru@upo.es

NOTA BIOGRÁFICA

Investigador de la Universidad Pablo de Olavide (UPO) y miembro de la línea UPOMetrópolis del grupo Política Territorio y Participación (PTyP-UPO). Geógrafo por la Universidad de Salamanca y máster de investigación en Estudios Urbanos por la Universidad de Ámsterdam (Países Bajos, Research Master's Urban Studies, Universiteit van Amsterdam).

RESUMEN

Objetivos: la movilidad en entornos urbanos se presenta como un elemento fundamental en la transformación de las ciudades, no solo en tanto componente físico y material, sino también como política pública

integrada y transversal. Su función en los sistemas locales de bienestar se ha ido modificando con el tiempo, configurándose como una de las claves en la planificación estratégica del presente y futuro. Este artículo tiene como objetivo indagar en el diseño de las políticas de movilidad presentes en agendas urbanas españolas a partir de dos dimensiones: integralidad con otras áreas de política pública y existencia y papel de actores clave. **Metodología:** se realiza un análisis documental cualitativo y comparativo, que recoge las experiencias de las agendas urbanas de Sevilla, Valencia y Zaragoza. **Resultados:** si bien los casos presentan una mirada integral de la temática y una marcada orientación hacia el desarrollo de la movilidad urbana sostenible en sus territorios, se observan ciertos límites en la integralidad y el alcance de las respectivas propuestas. **Conclusiones:** existe una clara contribución de estos planteamientos en torno al bienestar local, que podrá materializarse con el avance y desarrollo de los respectivos instrumentos estratégicos, en donde la movilidad juegue un papel relevante.

PALABRAS CLAVE

Movilidad urbana; agendas urbanas; sistemas locales de bienestar; planificación estratégica; política pública.

ABSTRACT

Objectives: Mobility in urban environments is presented as a fundamental element in the transformation of cities, not only as a material component, but also as an integrated and transversal public policy. Its role in local welfare systems has changed over time, becoming one of the key elements in the strategic planning of the present and future. This article aims to investigate the design of mobility policies present in Spanish urban agendas from two dimensions: integrality with other areas of public policy and the existence and role of key actors. **Methodology:** To this end, a qualitative and comparative documentary analysis is made of the experiences of the Urban Agendas of Seville, Valencia and Zaragoza. **Results:** Although the cases present a comprehensive view of the subject and a marked orientation towards the development of sustainable urban mobility in their territories, certain limits are observed in the comprehensiveness and scope of the respective proposals. **Conclusions:** There is a clear contribution of these approaches to local welfare, which may materialize with the progress and development of the respective strategic instruments, in which mobility plays a relevant role.

KEYWORDS

Urban mobility; urban agendas; local welfare systems; strategic planning; public policy.

SUMARIO

INTRODUCCIÓN. 1. LA MOVILIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS SISTEMAS LOCALES DE BIENESTAR. 2. DIMENSIONES DEL ANÁLISIS. 2.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE CASOS. 2.2. MOVILIDAD URBANA EN LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA. 3. LA MOVILIDAD URBANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN ESPAÑA: PRINCIPALES RESULTADOS. 3.1. SEVILLA. 3.1.1. Orientación y propósito. 3.1.2. Enfoque integrado. 3.1.3. Red de gobernanza. 3.2. VALENCIA. 3.2.1. Orientación y propósito. 3.2.2. Enfoque integrado. 3.2.3. Red de gobernanza. 3.3. ZARAGOZA. 3.3.1. Orientación y propósito. 3.3.2. Enfoque integrado. 3.3.3. Red de actores. CONCLUSIONES. AGRADECIMIENTOS. LISTADO DE ACRÓNIMOS/SIGLAS. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

INTRODUCCIÓN

El crecimiento demográfico, el peso del dinamismo económico y la intensidad de los procesos sociales hacen que las ciudades y los entornos urbanos sean objeto privilegiado y necesario de estudio. Estos territorios presentan retos y desafíos clave para la organización de la vida en sociedad. Por ello, resulta importante analizar los recursos, estrategias e innovaciones implementadas que buscan la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. La concentración de la población en ciudades las convierte en escenarios destacados de los procesos propios de las sociedades actuales. Este es un fenómeno en aumento en la actualidad. Se estima que en los próximos años el 75 % de la población mundial habitará en entornos urbanos (Poot y Pawar, 2013).

Desde la década de 1990, las ciudades europeas han comenzado a diseñar estrategias a medio y largo plazo con la implementación de planes estratégicos de ciudad. Ese cambio de paradigma en la utilización de instrumentos de política pública trajo consigo dinámicas holísticas, así como la articulación entre

actores relevantes de las ciudades, como elementos destacados. En la actualidad existen marcos normativos multinivel que estructuran la planificación a largo plazo y otorgan herramientas a los Gobiernos locales para implementar su planificación de ciudad. La Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) representan esa estrategia integral global, estableciendo prioridades generales para el fortalecimiento del bienestar ciudadano, la lucha contra la crisis climática o la resiliencia urbana¹. Este marco multinivel presenta un hecho relevante para la planificación estratégica actual: la existencia de un mismo instrumento de política pública en todos los niveles de gobierno. Incluye la Agenda 2030 y los ODS de 2015, la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat 2016, la Agenda Urbana para la Unión Europea (2016)² y la Agenda Urbana Española de 2019, que adapta los ODS a escala local. En la actualidad española existen agendas urbanas de comunidades autónomas y de escala municipal, lo que completa el esquema multinivel. Las agendas urbanas, como nuevo instrumento de política pública, tienen como propósito promover el desarrollo de las ciudades. A su vez, buscan dar respuesta a las exigencias del nuevo modelo de desarrollo urbano sostenible e integrado (MDUSI). Este se entiende como un conjunto de ideas y estándares que orientan los objetivos de la política, el tipo de instrumentos para alcanzarlos y la naturaleza de los problemas que se deben abordar (Huete y Merinero, 2021). El MDUSI es el marco general que impulsa gran parte de las características que adoptan las agendas urbanas. Se centra en cuatro características principales: enfoque holístico, territorializado, centrado en actores además de modelos normativos y de gestión, transformadores y de conocimiento.

En este sentido, dada la naturaleza del enfoque MDUSI en el que se basan los instrumentos de política pública mencionados, resulta lógico suponer que los cambios experimentados a partir de 1990 en la planificación urbana contribuyen en parte a la realización de lo que la literatura conoce como sistemas locales de bienestar. Esto es, la medida en que los Gobiernos y Administraciones locales priorizan una serie de políticas en el ámbito del bienestar y llevan a cabo estrategias y prácticas de innovación organizativa, así como diferentes pautas de interacción con agentes públicos y privados para la provisión de servicios (Huete García et al., 2015). Estos sistemas consideran los servicios públicos como elementos interconectados y transversales. Pretenden lograr el bienestar en las ciudades, lo que genera un contexto propicio para la participación de una amplia y diversa gama de actores. Un ejemplo de ello es la movilidad, que deja de ser concebida como un simple servicio básico para ser abordada con criterios redistributivos, siguiendo una lógica de ciudad integral. En la actualidad, la movilidad urbana es clave en los procesos de transformación y construcción de ciudades más habitables, sostenibles y con oportunidades de desarrollo para todos sus habitantes. Si bien los sistemas locales de bienestar surgen en respuesta a demandas emergentes, no se trata solamente de un conjunto específico de programas y actuaciones, sino de la extensión del bienestar hacia nuevos ámbitos de actuación con relación a la aparición de nuevas necesidades y demandas que hacen del «ciudadano medio» su objeto de intervención, y no únicamente sectores definidos por su inserción social (Navarro y Rodríguez, 2009). Así, la movilidad ya no se considera solo como un elemento físico, sino que posee características transversales que satisfacen múltiples necesidades de las dinámicas urbanas, donde los actores sociales desempeñan un papel determinante.

1. LA MOVILIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS SISTEMAS LOCALES DE BIENESTAR

La movilidad urbana en la actualidad desempeña un papel fundamental en los procesos de cambio y en la construcción de dinámicas urbanas novedosas que dan respuesta a los retos y desafíos del presente. Lejos de ser un servicio básico aislado y endogámico, posee atributos intersectoriales que abordan múltiples demandas dentro de los entornos urbanos.

Los sistemas locales de bienestar impulsados en Europa a partir de 1990 dan cuenta de esa articulación. Proponen esquemas más versátiles que en otros niveles de gobierno, poniendo en relación el conjunto de necesidades y prioridades urbanas para el desarrollo integral de los territorios y los ciudadanos. Con el paso del tiempo, las Administraciones locales han ido incrementando su protagonismo no solo en relación al esfuerzo público, sino también en la configuración de los sistemas locales de bienestar. La priorización

¹ Organización de las Naciones Unidas (2015). *Agenda 2030 para el desarrollo sostenible*. <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

² Comisión Europea (2016). *Urban Agenda for the EU. Pact of Amsterdam*. https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pact-of-amsterdam_en.pdf

de políticas y asuntos específicos en sus agendas presenta diferentes grados de esfuerzo público sobre las políticas de bienestar, desarrollando múltiples pautas de interacción con actores. Se trata de que los sistemas locales no solo respondan a demandas emergentes, sino también a la ampliación de bienestar en nuevos ámbitos de actuación.

La idea de bienestar integra el conjunto de servicios y derechos básicos de la ciudadanía y presenta cada temática relacionada e interconectada con el resto. La configuración de estos sistemas se refiere a cómo los Gobiernos y Administraciones locales priorizan las políticas de bienestar, desarrollan estrategias y prácticas de innovación organizativa, además de establecer pautas de interacción con agentes públicos y privados para la provisión y producción de servicios. En ese sentido, un rasgo distintivo de estos sistemas reside en una concepción de la acción pública donde priman los servicios de proximidad y una visión amplia del bienestar y la calidad de vida (Huete García *et al.*, 2015). De igual modo, no deben entenderse como un mero traslado de responsabilidades en materia de bienestar al ámbito local, sino como configuraciones específicas y propias que parten de las necesidades, los recursos y los proveedores de bienestar social que surgen en el plano de lo local (Andreotti *et al.*, 2012). Así, los sistemas locales de bienestar incorporan una doble perspectiva clave para abordar la resolución de problemáticas y demandas sociales: por un lado, la integralidad, abordando temáticas que de forma holística mejoran las condiciones y calidad de vida de los ciudadanos; y, por otro, la presencia, articulación y el papel de los actores sociales.

De esta manera, la incorporación de actores a estos procesos resulta imprescindible. La forma en que se gestionan las actuaciones es un elemento relevante para su implementación y éxito. Esto resulta especialmente importante en relación con el establecimiento de redes de colaboración entre Gobiernos locales y actores de la sociedad civil –nueva gobernanza local–, así como para la incorporación de mecanismos de gestión eficiente –nueva gestión pública– (Farinós Dasí, 2008). Al respecto, y considerando la dimensión procedimental, es decir, la forma en que se gestionan las iniciativas, Blanco refiere a una serie de preceptos básicos para el abordaje de proyectos. Entre ellas considera la necesidad de contar con «liderazgo local, puesto de manifiesto en el protagonismo de los actores más apegados al territorio, y redes plurales, a partir de interacciones entre múltiples actores de naturaleza diversa» (Blanco, 2005). El compromiso de actores locales alineados con diferentes dinámicas de experimentar la movilidad urbana consolida la gobernanza interna que favorece el desarrollo de iniciativas. Esto posibilita la orientación hacia modelos innovadores en la gestión interna de los servicios y el establecimiento de acuerdos con actores ajenos a la Administración local.

Así, los sistemas locales de bienestar generan un aporte importante en estos dos sentidos: la relevancia de la integralidad de las políticas y actuaciones públicas y la presencia y el papel que llevan a cabo los actores clave del territorio en el diseño, desarrollo e implementación de tales acciones.

Otro elemento clave que permite abordar a la movilidad como un factor destacado en la transformación de las ciudades es su evolución de un servicio básico a un servicio con enfoque redistributivo. Es posible afirmar que en la clasificación de las políticas públicas la movilidad ha evolucionado de política de asignación de recursos a política redistributiva (Huete García, 2008). Esto significa que, además de la asignación eficiente de recursos, como la construcción de infraestructura vial o la implementación de sistemas de transporte público, se ha pasado a considerar a la movilidad como un servicio que afecta a la calidad de vida y la igualdad de oportunidades de la ciudadanía. De esta manera, se desarrollan actualmente políticas redistributivas que buscan corregir las desigualdades sociales, económicas o territoriales relacionadas con la movilidad urbana (*id.*). Esta mirada no descarta sus propósitos previos, sino que presenta un carácter integral y relacionado al conjunto de temas relevantes en la transformación de las ciudades.

De este modo, se consolida el concepto de *movilidad urbana sostenible*, atendiendo al componente integral de la movilidad y su carácter amplio con relación a una multiplicidad de áreas a las que se vincula y con las que se articula. La movilidad sostenible, según la Ley de Movilidad Sostenible impulsada desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, implica la consagración de un derecho ciudadano y un elemento clave en la cohesión social y territorial que sirve para beneficiar la equidad social. De igual modo, se entiende como la integración de tres elementos fundamentales: la equidad económica-social, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano. También se conforma como factor central en la lucha contra el cambio climático (Llopis Orrego *et al.*, 2022).

Desde la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del MITMA se sostiene una concepción amplia y transversal de la movilidad a partir de poner el foco en esos tres elementos. Seguridad en infraestructuras, desplazamientos y frente a emergencias; sostenibilidad, priorizando la movilidad activa, la equidad socioeconómica y la lucha frente al cambio climático; y la conectividad en relación tanto al avance

tecnológico para la transformación como en la conectividad multimodal³. En la actualidad es posible observar políticas de movilidad orientadas a la resolución de múltiples demandas sociales y problemáticas territoriales, como puede ser la implementación de sistemas de transporte público de calidad, la promoción de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta, la peatonalización de calles, la mejora del acceso a los servicios de transporte o la infraestructura en zonas vulnerables, entre otras (Forester, 1988). En definitiva, el carácter redistributivo de la movilidad en las ciudades modernas tiene su sustento en la implementación de iniciativas y políticas públicas cuyo propósito es corregir las desigualdades sociales, económicas y territoriales.

En este sentido, resulta relevante referirse a la caracterización de «la ciudad de tres velocidades» de Jacques Donzelot (2007). El autor plantea que las ciudades modernas poseen tres ritmos o velocidades identificables que tienen impacto en el funcionamiento de las ciudades y en la vida de sus habitantes: la velocidad del dinero, de la tecnología y la de los cuerpos (id.). Aborda la temática de la movilidad y el transporte en relación con la velocidad del cuerpo y sostiene que el aumento de la velocidad de las comunicaciones y los intercambios económicos ha generado una mayor movilidad en la ciudad, generando desigualdades y tensiones en la vida urbana. Este diagnóstico habilita la reflexión en torno a concebir el transporte y la movilidad urbana de manera equitativa e integrada, teniendo en cuenta las necesidades de todos los habitantes de la ciudad. La función de la movilidad en la ciudad es fundamental para el desarrollo de sus habitantes, ya que permite el acceso a los recursos y oportunidades necesarios para llevar una vida plena y satisfactoria. La movilidad es vista como un derecho y una necesidad básica para las personas que viven en la ciudad. Lejos de ser considerada simplemente como una cuestión técnica o de infraestructura, la movilidad urbana es un tema con carácter político y social que afecta la calidad de vida y la igualdad de oportunidades de los habitantes. El reto radica en el impulso de políticas públicas que promuevan una movilidad más sostenible, accesible y equitativa, en la que todas las personas tengan acceso a los medios de transporte necesarios para desplazarse de manera eficiente y segura en la ciudad (id.).

En definitiva, la movilidad urbana desempeña un papel fundamental en las ciudades contemporáneas al garantizar el desarrollo de ciudades más justas y habitables para todos sus habitantes gracias a su enfoque integral y equitativo. Esto enlaza con el concepto del derecho a la ciudad (*right to the city*) bajo dinámicas de justicia social desde posturas que engloban la sociología, la geografía o el materialismo histórico (Lefebvre, 1968). Desde esta perspectiva, resulta pertinente investigar los instrumentos de política pública desarrollados en la actualidad para comprender cómo se aborda este tema en la planificación urbana. A través de los ejes establecidos en la Agenda Urbana Española y a partir del análisis de las agendas urbanas a nivel municipal se podrá comprender la orientación y la integralidad de sus supuestos. Igualmente, se podrá responder a la pregunta de hasta qué punto el diseño de las políticas de movilidad en las agendas urbanas locales contribuye a la implementación y desarrollo de los sistemas locales de bienestar en España.

2. DIMENSIONES DEL ANÁLISIS

El planteamiento analítico elegido para este artículo se basa en una metodología cualitativa que se nutre del análisis del discurso de documentos públicos desarrollados por Administraciones locales y aprobados en instancias de plenos municipales. La propuesta se centra en realizar un contrapunto entre tres ciudades intermedias de España, lo que sitúa el trabajo dentro de la modalidad de los estudios comparados. Teniendo en cuenta estos elementos y basándose en el enfoque teórico establecido se considerarán dos dimensiones para analizar los instrumentos de política pública observados en las ciudades de Sevilla, Valencia y Zaragoza.

En primer lugar, se estudiará la relación de la movilidad urbana con otras áreas de política pública, así como la orientación y el propósito de dichos contenidos. Esto permitirá explorar el carácter integral del tratamiento de la movilidad urbana en estos documentos estratégicos. Por otro lado, se observará la existencia y el papel que desempeñan los actores implicados o invitados a formar parte del diseño e implementación de la movilidad en las ciudades.

Con el fin de indagar en la dimensión del contenido de la política y aproximarse a la observación del carácter integral de la movilidad, se plantean dos subdimensiones. En primer lugar, se analizará la orientación y el propósito en el tratamiento de la movilidad en las agendas, es decir, los principios básicos y el componente teórico en relación con cómo se entiende la movilidad en cada uno de los documentos. En

³ Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (2022). Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte>

segundo lugar, se examinará la clasificación de áreas de política pública y ejes desde los cuales se aborda el tratamiento de la movilidad urbana como temática integral y articulada. Este universo presenta nueve áreas de política pública prioritarias (Buchanan, 1971; Peterson, 1982) que influyen en la realidad territorial de las ciudades. Se organizan en tres ejes temáticos:

- Eje físico: prestación de servicios, movilidad y transporte, ordenación del territorio y medioambiente.
- Eje social: bienestar social, vivienda, cultura y ocio, e igualdad de género.
- Eje económico: desarrollo económico.

De esta manera, se analizará si existe relación entre los proyectos de movilidad urbana presentes en las agendas y las diferentes áreas de política pública planteadas. La forma de medición de la cobertura de integralidad se realizará mediante el análisis de las fichas de los proyectos de movilidad establecidos. Así, se estudiará en detalle los objetivos y propuestas de cada una de las iniciativas y se establecerá la vinculación explícita con las áreas de política pública mencionadas. El universo de actuaciones observadas se detalla en cada uno de los casos.

Por otro lado, la dimensión procedimental se centra en los actores implicados en el proceso. Se examinará la existencia de actores involucrados en las agendas urbanas correspondientes, así como su naturaleza (pública, privada o mixta). Además, se considerará su papel en el ciclo de la política pública, tratando de determinar en qué medida su participación se limita a la toma de decisiones (diseño) o a la ejecución de estas (implementación).

TABLA 1. TABLA DE ANÁLISIS POR CADA CASO

	Dimensiones	Subdimensiones	Agenda Urbana									
Movilidad Integrada	Contenido de la Política	Orientación y propósito. Principios básicos que orientan la movilidad										
		Áreas de Política Pública y Ejes	Prestación de servicios	Movilidad y transporte	Ordenación del Territorio	Medioambiente	Bienestar Social	Vivienda	Cultura y Ocio	Igualdad de Género	Desarrollo económico	Tasa de Cobertura
			Eje Físico			Eje Social			Eje Económico	Eje predominante		
	Procedimental	Existencia y naturaleza de los actores	Actor					Naturaleza			Perfil predominante	
Papel de los actores		Fases de las políticas públicas en las que participan los actores										
			Financiación	Diseño	Implementación	Seguimiento	Evaluación					

Fuente: elaboración propia.

2.1. Criterios de selección de casos

El análisis del presente artículo se centra en la comparación del tratamiento de la movilidad urbana en las agendas urbanas de tres ciudades intermedias españolas de distintas comunidades autónomas: Sevilla, Valencia y Zaragoza. Aquí resulta interesante mencionar que en el marco del estado de bienestar se ha producido un cambio en la distribución territorial, en donde los niveles subnacionales se nutren de mayores responsabilidades. El incremento de los insumos vinculados a la formulación de políticas sociales y orientadas al bienestar ha inducido la posibilidad de crear diferentes regímenes de bienestar regionales o locales dentro del mismo país (Del Pino *et al.*, 2022).

La selección realizada responde a los siguientes criterios: municipios de más de 50 000 habitantes que, según la ley de bases de régimen local⁴, gozan del mayor caudal de competencias a escala municipal, convirtiéndolos en escenarios adecuados para observar y analizar el carácter integral de las políticas y el tratamiento de temas prioritarios en los instrumentos estratégicos. De este modo, estos municipios tienen las mismas competencias que las comprendidas entre 20 000 y 50 000 habitantes, pero además se le asignan competencias relevantes, como el transporte urbano de viajeros y el medioambiente urbano.

Por otro lado, y en el marco del lanzamiento de la Agenda Urbana Española, el MITMA ha llevado a cabo la convocatoria de proyectos piloto para la realización del plan de acción de agendas urbanas de escala local. Se seleccionaron 121 proyectos con financiación ministerial, correspondientes a municipios y otros grupos de población –como diputaciones– de diferentes tamaños⁵. Este universo presenta las primeras experiencias de agendas urbanas de escala local financiadas por el Estado y, por ende, aparecen como instrumentos actualizados y privilegiados de política pública y planificación estratégica. En este documento se seleccionaron ocho ciudades de más de 300 000 habitantes, donde se incluye Madrid, descartada en el presente trabajo por tratarse del núcleo urbano principal del país, con una población y unos parámetros sociales y económicos alejados del resto. De las siete ciudades restantes, Las Palmas de Gran Canaria fue descartada por su carácter insular: la particularidad de una ciudad en una isla presenta características propias y más aun considerando el tema que nos compete, la movilidad urbana. Finalmente, la ciudad de Murcia fue descartada por tener un tamaño poblacional considerablemente menor a las tres ciudades intermedias elegidas, al igual que Córdoba, que también comparte comunidad autónoma con Sevilla, y Alicante, que la comparte con Valencia. Así, con la determinación de que sean tres casos pertenecientes a diferentes comunidades autónomas que permitan observar realidades federales, se define el universo de las tres ciudades intermedias que se ubican en los puestos tres, cuatro y cinco en cantidad de población en el país: Valencia, Sevilla y Zaragoza, respectivamente. Estas comparten capacidad política, diseños institucionales, parámetro poblaciones y escalas similares, lo que favorece su diálogo y comparación. El segmento seleccionado resulta de interés tanto para su comparación dentro España como para otras experiencias internacionales de ciudades intermedias.

TABLA 2. DIMENSIONES Y CRITERIOS DE SELECCIÓN DE CASOS

Dimensión analítica	Criterio de selección
Capacidad político-administrativa	Mayores de 50.000 habitantes
Existencia de una política local de movilidad similar	Contar con un plan de acción local aprobado (proyecto piloto MITMA)
Ubicación en diferentes regiones	Andalucía, Aragón y Comunidad Valenciana

Fuente: elaboración propia.

2.2. Movilidad urbana en la Agenda Urbana Española

El análisis propuesto se basa en los documentos de planificación elaborados por los Gobiernos locales bajo la metodología y las directrices establecidas en la Agenda Urbana Española. En el ámbito nacional, este instrumento surge como un documento directivo cuya búsqueda radica en generar las condiciones para implementar los ODS en los territorios. Así, garantiza las herramientas necesarias para que los Gobiernos municipales constituyan sus planes de acción local a partir de los objetivos estratégicos y específicos planteados. Con este esquema, y entre otros ejes prioritarios, se plantea allí el Objetivo Estratégico 5, relativo a favorecer la

⁴ Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (BOE, núm. 80, de 03-04-1985), <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-5392>. En su página 22 describe las competencias municipales y los servicios públicos que deben prestar los ayuntamientos, según su tamaño poblacional. Aquellos superiores a 50 000 habitantes poseen la totalidad de competencias y servicios planteados para ese nivel de gobierno, a los que se les suma «transporte colectivo urbano de viajeros y medio ambiente urbano». En el año 2013 fue modificada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local (BOE, núm. 312, de 30-12-2013), <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-13756>

⁵ Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (2021, 11 de noviembre). Resolución provisional de la convocatoria de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española, https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFCINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/PLANESACCIONLOCAL/

proximidad y la movilidad sostenible. A su vez, lo establecido en la dimensión de movilidad urbana de la agenda tiene su correlato y cobertura en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que fue aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021. Este documento es la hoja de ruta que guiará las actuaciones del MITMA en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años (MITMA, 2021).

La caracterización establecida indica que casi la totalidad de municipios con más de 50 000 habitantes tienen su propio plan de movilidad. Habitualmente, estos incluyen medidas de promoción del transporte público, de medios no motorizados (la bicicleta principalmente) o medidas de regulación del aparcamiento e introducción de carriles reservados para la circulación del transporte público (Ministerio de Fomento, 2019). Igualmente, se identifican retos orientados a promover enfoques inclusivos e integrales que continúen mejorando los sistemas de transporte y movilidad y, así, la calidad de vida de los ciudadanos.

El documento se centra en examinar la necesidad de un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas, con usos mixtos del suelo, abandonando modelos de crecimiento disperso contrarios a las lógicas de proximidad urbana. La proximidad a las actividades, los servicios, las dotaciones, los lugares de trabajo y los lugares de ocio permiten afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo: la gestión de la movilidad y los servicios de transporte urbanos y, con ellos, la calidad medioambiental (Ministerio de Fomento, 2019). La agenda sintetiza los principales propósitos en dos objetivos específicos:

- 5.1. Favorecer la ciudad de proximidad. Sus conceptos fundamentales son: un modelo urbano de usos mixtos que reduzca las distancias, la promoción de la conectividad urbana, el reparto equilibrado del espacio, la ciudad para el peatón, los planes de transporte público y de transporte al trabajo, las cadenas metropolitanas, las vías peatonales y ciclistas y la distribución de mercancías.
- 5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles. Entre sus conceptos destacados están: los planes de movilidad urbana sostenibles, los sistemas de transporte público eficientes, los intercambiadores de transporte y las redes integradas, los aparcamientos disuasorios, los puntos de alta accesibilidad, vehículos de energías alternativas, las redes peatonales y ciclistas, los vehículos compartidos, la accesibilidad universal y visión integrada de la movilidad.

3. LA MOVILIDAD URBANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN ESPAÑA: PRINCIPALES RESULTADOS

En esta sección se llevará a cabo el análisis de las políticas urbanas en España en relación con la movilidad urbana, centrándonos específicamente en las propuestas de las agendas de las ciudades de Sevilla, Valencia y Zaragoza. Estas tres urbes representan ejemplos relevantes de ciudades intermedias en España y nos ofrecen un panorama interesante para comprender cómo se aborda la movilidad en el contexto urbano. A través del análisis y la comparación, examinaremos los principales resultados de las políticas presentadas, propuestas y desarrolladas en los documentos estratégicos de cada una de estas ciudades, considerando las dimensiones señaladas en la sección anterior. Al explorar los enfoques adoptados y los resultados que arroja, obtendremos una visión general de cómo estas ciudades tratan los desafíos de la movilidad urbana y la medida en que la movilidad contribuye a los sistemas locales de bienestar. En estos tres casos analizados se pone de manifiesto la importancia de los planes estratégicos como elementos prioritarios de gobernanza urbana que enlazan con el cambio de paradigma en la planificación expuesto a lo largo de la investigación.

3.1. Sevilla

A comienzos de 2021, la ciudad de Sevilla se comprometía con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España a elaborar y poner en marcha su agenda urbana y su plan de acción local en el marco de la Agenda Urbana Española. El instrumento aglomera los procesos de planificación estratégica recogidos en documentos anteriores, como el Plan Estratégico Sevilla 2030, aprobado en 2019; la Alianza para la Reactivación Social y Económica de Sevilla ante la crisis del coronavirus, aprobado en septiembre de 2020, y el de Proyectos Estratégicos de Ciudad, presentados en 2020 a la Junta de Andalucía. La visión de Sevilla como ciudad compartida sienta las bases en estos documentos que sirven para la consolidación y desarrollo de la agenda urbana.

Desde 2021, Sevilla cuenta con una Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que se complementa con el instrumento de transformación de ciudad, la Agenda Urbana de Sevilla, donde se aborda el tema en

el «Eje estratégico 5: Impulso de la movilidad sostenible». En este se plantean diferentes retos que alcanzar a través de ocho proyectos integrales de ciudad.

TABLA 3. MATRIZ DE MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AGENDA URBANA DE SEVILLA

	Dimensiones	Subdimensiones	Agenda Urbana de Sevilla									
Movilidad Integrada	Contenido de la Política	Orientación y propósito. Principios básicos que orientan la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> «Promoción de medios de transportes no motorizados, a pie o bicicleta, incorporando carriles para tales modos». «Preocupación por la sensibilidad hacia el entorno haciendo un uso racional del espacio y aplicando políticas que revierte de una forma directa en la calidad de vida de la ciudadanía y favorecen la imagen de la ciudad». «Al potenciar ciertos modos de transportes, público descarbonizado y no motorizado, se limitarían las emisiones y residuos que, sumados al uso de energías renovables, se acercaría al propósito de conseguir un sistema de transporte urbano sostenible». «Impulsar la estrategia de ciudad de proximidad a través de un mayor desarrollo de la movilidad sostenible que beneficie los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta». «Desarrollar un adecuado criterio de intermodalidad entre los diferentes transportes a partir de potenciar la movilidad urbana sostenible». 									
			Prestación de servicios	Movilidad y transporte	Ordenación del Territorio	Medioambiente	Bienestar Social	Vivienda	Cultura y Ocio	Igualdad de Género	Desarrollo económico	Tasa de Cobertura
			1	1	1	1	1	0	1	0	1	7 de 9 (77,77%)
			Eje Físico			Eje Social			Eje Económico	Eje predominante		
			4			2			1	Físico		
	Procedimental	Existencia y naturaleza de los actores	Actor				Naturaleza				Eje predominante	
			Ayuntamiento de Sevilla				Pública				Pública	
			Universidad Pablo de Olavide				Pública					
			Empresas ámbito nacional				Privada					
			Consejería: Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible				Pública					
Consejería: Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.				Pública								
Papel de los actores		Fases de las políticas públicas en las que participan los actores										
	Financiación		Diseño		Implementación		Seguimiento		Evaluación			
	No especificado											

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de la Agenda Urbana de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla (2022).

3.1.1. Orientación y propósito

La Agenda Urbana de Sevilla presenta una concepción integral de la movilidad, relacionándola con diferentes áreas de políticas públicas. Persigue alcanzar la equidad, eliminar la desigualdad y asegurar una accesibilidad universal apoyada en un sistema de transporte sostenible. Uniéndose al concepto de *ciudad de los 15 minutos*, señala entre sus objetivos velar por la calidad del aire y el medioambiente, procurar el bienestar de los habitantes mediante aumentar la calidad de vida de la ciudadanía y favorecer la imagen de la ciudad con sensibilización y concienciación hacia el entorno, procurando un uso racional de espacio. A modo de resumen, el objetivo de movilidad de la Agenda Urbana de Sevilla muestra los siguientes propósitos:

- «Promoción de medios de transportes no motorizados, a pie o bicicleta, incorporando carriles para tales modos» (Ayuntamiento de Sevilla, 2022, p. 24).
- «Preocupación por la sensibilidad hacia el entorno, haciendo un uso racional del espacio y aplicando políticas que reviertan de una forma directa en la calidad de vida de la ciudadanía y favorezcan la imagen de la ciudad» (id.).
- «Al potenciar ciertos modos de transportes, público descarbonizado y no motorizado, se limitarían las emisiones y residuos que, sumados al uso de energías renovables, se acercaría al propósito de conseguir un sistema de transporte urbano sostenible» (id.).
- «Impulsar la estrategia de ciudad de proximidad a través de un mayor desarrollo de la movilidad sostenible que beneficie los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta» (id.).
- «Desarrollar un adecuado criterio de intermodalidad entre los diferentes transportes a partir de potenciar la movilidad urbana sostenible» (ibid, p. 127).

3.1.2. Enfoque integrado

El Plan de Acción de la Agenda Urbana de Sevilla presenta diecinueve proyectos estratégicos con una naturaleza integral, observándose una interrelación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española, coincidentes con los Ejes Estratégicos de la Agenda Urbana de Sevilla. Al analizar los ocho proyectos que se relacionan con el Objetivo 5 de la agenda, Movilidad sostenible, se distingue su integralidad al relacionarse con diferentes áreas de política pública y presentarse alineado con los siguientes objetivos de la propia agenda: Ordenación del territorio, Dispersión urbana, Cambio climático y resiliencia, Economía circular, Cohesión y equidad social y Gobernanza.

Como muestra la tabla de operacionalización, a partir de las nueve áreas de política pública que se han establecido y su relación con los ocho proyectos presentes en el plan de acción, se ha evaluado la tasa de cobertura para dar cuenta de la integralidad de los proyectos de movilidad. En este sentido, se observa interrelación con: Prestación de servicios, Movilidad y transporte, Ordenación del Territorio, Medioambiente, Bienestar Social, Cultura y Ocio y Desarrollo económico. De las nueve áreas, solo Vivienda e Igualdad de género quedaría sin correspondencia, lo que daría un resultado que roza el 80% de cobertura.

3.1.3. Red de gobernanza

Tras analizar los ocho proyectos que la Agenda Urbana de Sevilla alinea con su «Eje Estratégico 5: Movilidad sostenible», el Ayuntamiento de Sevilla se presenta como principal actor y órgano gestor de la totalidad de actuaciones. Igualmente cuenta con la colaboración pública y, en menor medida, privada, de otros actores e instituciones que se señalan a continuación.

TABLA 4. TABLA DE PROYECTOS DE MOVILIDAD Y ACTORES. AGENDA URBANA DE SEVILLA

N.º	Proyecto	Actor	Naturaleza del actor
1	Anillo verde	Ayuntamiento de Sevilla	Público
2	Un campus sostenible para Sevilla. Abrir la UPO a Sevilla	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Universidad Pablo de Olavide	Público
		Empresas de ámbito nacional interesadas	Privado
3	Economía circular metropolitana: gestión integral de residuos urbanos y su tratamiento	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Público
4	Plan respira Sevilla. Programa de peatonalizaciones	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Público
5	Descarbonización del servicio público de transporte urbano	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Público
6	Red urbana y metropolitana de metro ligero y aparcamientos disuasorios	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Público
7	Fomento de la movilidad cero emisiones	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Público
8	Red ciclista urbana y metropolitana	Ayuntamiento de Sevilla	Público
		Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	Público

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de la Agenda Urbana de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla (2022).

3.2. Valencia

La Estrategia Urbana Valencia 2030+ se concibe como una estrategia urbana de acción local de aplicación directa sobre el área de influencia de Valencia. Además, cabe destacar que se complementa con la Agenda Urbana Valenciana, cuyas pautas de actuación se aplican en la misma medida en las tres provincias de la comunidad. Se trata de un instrumento que permite a la ciudad de Valencia y a los municipios de su área metropolitana ajustarse y alinearse con las distintas políticas públicas vigentes con el fin de cumplir con los ODS y aquellos de la Agenda Urbana Española.

La integralidad de la movilidad se percibe, en primera instancia, desde los distintos objetivos planteados. Estos se agrupan en dos grandes líneas estratégicas: 1) Movilidad urbana y metropolitana, sostenible, inclusiva y eficiente, y 2) Ciudad inclusiva y de proximidad.

TABLA 5. MATRIZ DE MOVILIDAD INTEGRADA EN VALENCIA 2030+ ESTRATEGIA URBANA

	Dimensiones	Subdimensiones	Valencia 2030+ Estrategia Urbana								
Movilidad Integrada	Contenido de la Política	Orientación y propósito. Principios básicos que orientan la movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> «Movilidad urbana sostenible con la cuestión metropolitana como eje clave en la transformación de la movilidad de la ciudad y de la logística urbana. Además, incorpora elementos hasta ahora ajenos como la inclusión social.» «Modelo con un enorme peso de la movilidad activa, así como aquella no motorizada, y el uso intensivo del transporte público poniendo el foco en aquellos grupos sociales más vulnerables.» «Recuperación del espacio público de cara a una movilidad más segura y autónoma para los peatones a todas las edades, dando protagonismo a estos e impulsando la mencionada movilidad activa.» «Importancia de la conectividad a nivel metropolitano entre núcleos de población y polos de actividad económica tanto dentro del propio área metropolitana, como entre ésta y la ciudad de Valencia.» «Sistema eficiente donde las infraestructuras de movilidad juegan un papel estratégico aunado por un sistema de logística eficiente y sostenible con una adecuada gestión del espacio. Todo ello se ha de ver acompañado de una descarbonización de la movilidad con una mayor electrificación del transporte y el impulso a los vehículos de movilidad personal eléctricos.» 								
		Áreas de Política Pública y Ejes	Prestación de servicios	Movilidad y transporte	Ordenación del Territorio	Medioambiente	Bienestar Social	Vivienda	Cultura y Ocio	Igualdad de Género	Desarrollo económico
		1	1	1	1	1	1	1	0	1	8 de 9 (88,88%)
		Eje Físico			Eje Social			Eje Económico			Eje predominante
		4			3			1			Físico
Procedimental	Existencia y naturaleza de los actores	Actor				Naturaleza				Pública	
		Ayuntamiento de Valencia (Área de Desarrollo y Renovación Urbana y Vivienda)				Pública					
		Ayuntamiento de Valencia (Área de Movilidad Sostenible y Espacio Público)				Pública					
		EMT Valencia				Pública					
		MetroBus (Autobuses Metropolitanos de Valencia)				Mixta					
		Generalitat Valenciana				Pública					
		Universitat Politècnica de València				Pública					
		Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia				Pública					
		Autoridad Portuaria de Valencia (Valenciaport)				Pública					
	Asociaciones vecinales				Mixta						
Papel de los actores	Fases de las políticas públicas en las que participan los actores										
	Financiación		Diseño		Implementación		Seguimiento		Evaluación		
	No especificado										

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de la documentación relativa a Valencia 2030+ Estrategia Urbana, Ayuntamiento de Valencia (2022a, 2022b, 2022c).

3.2.1. Orientación y propósito

Los principios básicos que orientan el contenido de las políticas propuestas en la Estrategia Urbana Valencia 2030+ se fundamentan en una movilidad integrada donde la cuestión metropolitana cobra especial

relevancia en todas las áreas reconocidas. Esto también implica que los sistemas de movilidad propuestos ofrecen una visión integral que busca una mayor cohesión territorial. Así, en el propio documento se establecen las siguientes prioridades dentro de cada una de las líneas estratégicas clave que articulan la movilidad:

- Línea estratégica 3. Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente. Esta establece un «modelo de movilidad urbana sostenible que incorpora la cuestión metropolitana como elemento clave en la transformación de la movilidad de la ciudad» (Ayuntamiento de Valencia, 2022a, p. 105). Dentro de esta línea se plantean una serie de objetivos estratégicos que estructuran la aplicación de esta:
 - Objetivo estratégico 9. Consolidar un modelo no contaminante basado en la movilidad activa y el uso del transporte público. Establece un modelo de movilidad urbana basado en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público (Ayuntamiento de Valencia, 2022a).
 - Objetivo estratégico 10. Promover la movilidad segura y autónoma para todas las edades. Hace hincapié en la recuperación de un espacio público amable para los peatones con mayor seguridad y autonomía en los desplazamientos (id.).
 - Objetivo estratégico 11. Mejorar la conectividad a nivel metropolitano. Impulsa la «conectividad entre cascos urbanos, suburbanos y rurales y entre polos de actividad económica de área metropolitana asegurando desplazamientos eficientes y cómodos a través de una potente red de transporte público» (ibid., p. 106).
 - Objetivo estratégico 12. Acelerar la descarbonización de la movilidad. Este objetivo busca descarbonizar el actual sistema de transporte y movilidad con una mayor electrificación de los medios de movilidad empleados (Ayuntamiento de Valencia, 2022a).
 - Objetivo estratégico 13. Aumentar la eficiencia del sistema de logística. Objetivo dirigido a aumentar la eficiencia y sostenibilidad de los sistemas de logística urbana y la gestión del espacio de cara a la convivencia de la movilidad de personas y mercancías (id.).
 - Objetivo estratégico 14. Impulsar las infraestructuras estratégicas. Busca impulsar «infraestructuras para mejorar la movilidad, los intercambios comerciales y la sostenibilidad de la ciudad» (id.).
- Línea estratégica 5. Ciudad inclusiva y de proximidad. Esta línea establece un «modelo de ciudad inclusivo y de proximidad basado en barrios dinámicos y cohesionados con equipamientos, servicios, espacios públicos y verdes necesarios para garantizar la calidad de vida. Implica el acceso a todo lo necesario para la vida cotidiana en un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta». Dicha propuesta de actuación se sustenta en los siguientes objetivos:
 - Objetivo estratégico 18. Equilibrio territorial en la distribución de los equipamientos públicos de la ciudad. Medidas que tengan en cuenta especialmente a los barrios más desfavorecidos (id.).
 - Objetivo estratégico 19. Mejorar los espacios públicos y verdes en los barrios para fomentar la renaturalización. Redes verdes interconectadas (id.).
 - Objetivo estratégico 20. Consolidar la pluricentralidad urbana en un modelo de ciudad de 15 minutos. Propone un «modelo de ciudad descentralizado y de usos mixtos con todo lo necesario para la vida cotidiana a una distancia, a pie o en bicicleta, de 15 minutos» (ibid., p. 153).

3.2.2. *Enfoque integrado*

La estrategia urbana de Valencia presenta una alta tasa de cobertura de áreas de política pública en relación con los proyectos vinculados a la movilidad urbana. Es el caso que mayor cobertura presenta, con un 89 %, en donde todas las áreas establecidas se vinculan con las iniciativas de movilidad propuestas en el plan de acción, con la excepción del área de Igualdad de Género. La propia estructura de programación de la agenda permite observar un alto grado de integración entre los proyectos y las temáticas, de modo que las iniciativas vinculadas a la movilidad urbana se encuentran en diferentes programas presentes en el instrumento estratégico. De este modo las acciones relacionadas con la movilidad se ubican en las siguientes secciones: Programa 1: La València de los 15 minutos, en su Línea de Actuación 1.1: Planificación Urbanística; Programa 2: València ciudad de plazas y viandantes, Línea de Actuación 2.1: València, ciudad de plazas y Línea de Actuación 2.4: recuperación de espacio público en barrios; Programa 7: Descarbonización de la movilidad y movilidad como servicio, Línea de Actuación 7.4: Sistemas inteligentes de transporte público; Programa 9: Infraestructuras Estratégicas, Línea de Actuación 9.5: Puerto de València y en el Programa 23: Accesibilidad Universal en la Ciudad, Línea de Actuación 23.3: Accesibilidad Universal a Espacios Públicos.

3.2.3. Red de gobernanza

En el Plan de Acción de la Estrategia Urbana Valencia 2030+ se visiona la participación de lo que se denomina como «las cinco hélices: 1) administración pública; 2) sector privado, emprendimiento y sindicatos; 3) sociedad civil; 4) academia e investigación; y 5) medios de comunicación» (Ayuntamiento de Valencia, 2022c, p. 13). Si bien, en el propio instrumento no se detallan los actores directamente implicados en cada uno de los proyectos, si se establece su participación de forma transversal al conjunto de iniciativas. A continuación, se referencian los actores implicados en la propia estrategia de movilidad de la ciudad de Valencia:

TABLA 6. TABLA DE PROYECTOS DE MOVILIDAD Y ACTORES. VALENCIA 2030+ ESTRATEGIA URBANA

N.º	Proyecto	Actor	Naturaleza del actor
1	Plan Especial de Nazaret (Línea de Actuación 1.1)	Ayuntamiento de València. Área de Desarrollo y Renovación Urbana y Vivienda	Público
2	Plan Especial del Cabanyal-Canyamelar (Línea de Actuación 1.1)	Ayuntamiento de València. Área de Movilidad Sostenible y Espacio Público	Público
3	Plaza del Ayuntamiento (Línea de Actuación 2.1)	EMT Valencia (Empresa Municipal de Transportes)	Público
4	Plaza de la Reina (Línea de Actuación 2.1)	MetroBus. Autobuses Metropolitanos de Valencia	Mixto
5	Superilla de la Petxina (Línea de Actuación 2.4)	Generalitat Valenciana	Público
6	Superilla de Orriols (Línea de Actuación 2.4)	Universitat Politècnica de València	Público
7	Sensores medioambientales embarcados en EMT (Línea de Actuación 7.4)	Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia	Público
8	Plan Especial Zona Sur 1. Puerto de Valencia (Línea de Actuación 9.5)	Autoridad Portuaria de Valencia (Valenciaport)	Público
9	Accesibilidad en las playas (Línea de Actuación 23.3)	Asociaciones vecinales	Mixto
10	Plaza de Brujas (Línea de Actuación 23.3)	Asociaciones vecinales	Mixto

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de documentación relativa a Valencia 2030+ Estrategia Urbana, Ayuntamiento de Valencia (2022c).

3.3. Zaragoza

La ciudad de Zaragoza posee una trayectoria destacada en el ámbito de la planificación estratégica. Por ese motivo desarrolló su plan de acción de agenda urbana teniendo en cuenta un proceso de planificación local extendido en el tiempo. Desde su primer plan estratégico en 1998, hasta la actualidad, Zaragoza cuenta con veinticinco años de experiencia en la planificación estratégica. El documento Estrategia Zaragoza +20, aprobado en 2019, vigente en la actualidad, plantea los ejes principales de transformación de la ciudad de cara a los siguientes veinte años y constituye un marco general para la realización de su agenda urbana local.

En lo que respecta al tratamiento de la movilidad urbana, el documento se apoya en una serie de planes sectoriales que abordan la temática en sí misma. Las actuaciones contempladas en la agenda urbana tienen como referencia tanto el instrumento supramunicipal de Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza (DMM_Z) como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza (PMUS). El Objetivo Estratégico 5 de la Agenda Urbana de Zaragoza –Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible– contempla la implementación de siete proyectos que dan respuesta a distintas problemáticas y necesidades identificadas en el diagnóstico de ciudad.

TABLA 7. MATRIZ DE MOVILIDAD INTEGRADA EN LA AGENDA URBANA ZARAGOZA

Dimensiones		Subdimensiones	Agenda Urbana de Zaragoza								
Contenido de la Política	Orientación y propósito. Principios básicos que orientan la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> «Movilidad urbana como elemento clave en la planificación de las ciudades en diferentes aspectos, el de la sostenibilidad, la articulación territorial y la justicia espacial. Por lo tanto, es imprescindible una planificación integral e integrada de la movilidad para avanzar hacia un modelo de ciudad compacto, mixto, sostenible y equitativo». «Nuevas formas de movilidad que empiecen por los peatones, con perspectiva de género, priorizando aceras y calles peatonales o compartidas, con el diseño del espacio público con las personas como prioridad». 									
	Áreas de Política Pública y Ejes	Prestación de servicios	Movilidad y transporte	Ordenación del Territorio	Medioambiente	Bienestar Social	Vivienda	Cultura y Ocio	Igualdad de Género	Desarrollo económico	Tasa de Cobertura
		1	1	1	1	1	0	0	0	1	6 de 9 (66,66%)
		Eje Físico				Eje Social				Eje Económico	Eje predominante
4				1				1	Físico		
Movilidad Integrada	Procedimental	Existencia y naturaleza de los actores	Actor					Naturaleza			Eje predominante
			Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)					Pública			Pública
			Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Urbanismo y Equipamientos)					Pública			
			Consortio de transportes del área de Zaragoza CTZ					Pública			
			Ebrópolis (Asociación para el desarrollo estratégico de Zaragoza y su entorno)					Mixta			
			Tranvías de Zaragoza					Mixta			
			Asociaciones y federaciones vecinales					Pública			
			Concesionarios de los Servicios					Privada			
			Universidad de Zaragoza					Pública			
			Agentes sociales y vecinales					Pública			
			Municipios y juntas vecinales de barrios rurales					Pública			
	Meep (App de movilidad urbana)					Privada					
Papel de los actores	Fases de las políticas públicas en las que participan los actores										
	Financiación		Diseño		Implementación		Seguimiento		Evaluación		
	No especificado										

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de la Agenda Urbana de Zaragoza, Ayuntamiento de Zaragoza (2022).

3.3.1. Orientación y propósito

La orientación del contenido de las políticas propuestas se basa en una visión integral que articula la movilidad con un conjunto amplio de temáticas y de demandas sociales. Así, se pone el énfasis en los conceptos de modelo de ciudad compacta, la importancia de la sostenibilidad y la idea fuerza de ubicar a los peatones en el centro. La síntesis de este enfoque y el propósito de este objetivo se manifiestan en estos pasajes de la agenda:

- «La movilidad urbana es un aspecto clave en la planificación de las ciudades en diferentes aspectos, el de la sostenibilidad, la articulación territorial y la justicia espacial. Por lo tanto, es imprescindible una planificación integral e integrada de la movilidad para avanzar hacia un modelo de ciudad compacto, mixto, sostenible y equitativo». (Ayuntamiento de Zaragoza, 2022, p. 80).
- «Habilitando nuevas formas de movilidad que empiecen por los peatones, con perspectiva de género; priorizando aceras y calles peatonales o compartidas, con el diseño del espacio público con las personas como prioridad». (í.d.).

3.3.2. Enfoque integrado

Para conocer las áreas de política pública vinculadas a la movilidad urbana en la Agenda Urbana de Zaragoza se tuvieron en cuenta los siete proyectos allí planteados y su relación con el resto de objetivos

estratégicos de la Agenda Urbana Española. En ese sentido, y partiendo de su ubicación en el Objetivo Estratégico 5, los proyectos encuentran relación con diferentes objetivos de la agenda: Ordenación territorial, Modelo de ciudad, Medioambiente, Recursos, Innovación y Gobernanza.

De igual modo, de entre las seis dimensiones de la Estrategia Zaragoza +20, el Objetivo Estratégico 5 –Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible– se encuentra alineado con tres de ellas. Las dimensiones: 1. Un territorio policéntrico, articulado y cohesionado que armoniza y equilibra sus barrios y los municipios del entorno; 2. Una Zaragoza y entorno cuidadores e inclusivos que tienen en cuenta a todas las personas y avanzan en derechos sociales y calidad de vida, y 3. Un territorio sostenible que protege el medioambiente y la biodiversidad, trabaja a favor del clima y es referente en el agua (Ayuntamiento de Zaragoza, 2022).

Teniendo en cuenta estas alineaciones, y a partir de la lectura de los siete proyectos establecidos en plan de acción local bajo el objetivo de movilidad, se considera que existe relación con las siguientes áreas de políticas públicas: Prestación de servicios, Movilidad y transporte, Bienestar social, Ordenación del territorio, Medioambiente y Desarrollo económico.

3.3.3. Red de actores

La metodología propia de la Agenda Urbana de Zaragoza contempla la participación activa del conjunto de actores de la realidad local. Tanto en el proceso de diagnóstico como para la validación de las medidas propuestas, se ha contado con el consenso de la comunidad, a través de un proceso de inclusión y un ejercicio de gobernanza transnivel y multinivel.

De igual modo, y poniendo la lupa en las fichas de los siete proyectos planteados en el objetivo estratégico de movilidad, se ha identificado la presencia de diferentes actores según la naturaleza y objetivos propios de cada proyecto. De este modo, dando por sentado la coordinación por parte del ayuntamiento de Zaragoza y de las áreas públicas competentes, se presentan a continuación los actores y organismos implicados en ellos:

TABLA 8. TABLA DE PROYECTOS DE MOVILIDAD Y ACTORES. AGENDA URBANA DE ZARAGOZA

N.º	Proyecto	Actor	Naturaleza del actor
1	Definición de una nueva ordenanza de movilidad	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza CTZ	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
2	Desarrollo de un transporte público eficiente e innovador: reordenación y articulación del sistema	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza CTZ	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
		Asociaciones y federaciones vecinales	Público
		Concesionario del servicio	Privado
		Tranvías de Zaragoza	Mixto
3	Impulso de la prioridad peatonal: Calmado de tráfico	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad; Área de Urbanismo y Equipamientos)	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
		Asociaciones y federaciones vecinales	Público
		Universidad de Zaragoza	Público
		Agentes sociales y vecinales	Público

N.º	Proyecto	Actor	Naturaleza del actor
4	Descarbonización de la flota de autobuses urbanos	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Consortio de Transportes del Área de Zaragoza CTZ	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
5	Programa estratégico de aparcamientos de disuasión y/o intermodales	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Consortio de Transportes del Área de Zaragoza CTZ	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
6	Ampliación y articulación de la red ciclable	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Consortio de Transportes del Área de Zaragoza CTZ	Público
		Municipios y juntas vecinales de barrios rurales	Público
		Ebrópolis (Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Entorno)	Mixto
		Federaciones vecinales y asociaciones	Público
7	Digitalización de la movilidad: Desarrollo de una Aplicación MOBILITY AS A SERVICE – Zaragoza Urban Mobility (ZUM)	Ayuntamiento de Zaragoza (Área de Servicios Públicos y Movilidad)	Público
		Concesionario del servicio	Privado
		Tranvía Zaragoza	Mixta
		Meep (app de movilidad urbana)	Privado

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de la Agenda Urbana de Zaragoza, Ayuntamiento de Zaragoza (2022).

CONCLUSIONES

En esta sección se presentan las conclusiones obtenidas a partir del análisis comparado de las agendas urbanas de Sevilla, Valencia y Zaragoza con relación a la movilidad urbana.

En cuanto a la orientación y propósito de las políticas, encontramos que los tres documentos hacen énfasis en el desafío de lograr una movilidad urbana sostenible y en la importancia de un modelo de desarrollo compacto, de proximidad y de movilidad activa. Además, se destaca el papel central del peatón y la movilidad no motorizada en todas las ciudades. Sin embargo, a pesar de estas orientaciones comunes, se observa que la materialización completa de estos principios en los proyectos de movilidad es limitada.

Las tres agendas urbanas plantean una serie de principios básicos sobre los que se sustenta la movilidad urbana con concepciones similares y en sintonía con las directivas establecidas en la Agenda Urbana Española. Así, en los tres documentos se hace hincapié en el reto y objetivo de la movilidad urbana sostenible como tema general y se pone el énfasis en el impulso de un modelo de desarrollo compacto (Zaragoza), de proximidad (Sevilla) y de movilidad activa (Valencia). Estos tres casos de estudio constituyen un relato común y en la misma dirección respecto a cómo abordan la movilidad. A su vez, este punto se vincula directamente con la idea del «peatón en el centro», es decir, beneficiar los desplazamientos peatonales y la movilidad no motorizada como elemento central. De igual modo, en las tres experiencias se menciona a la movilidad urbana como elemento fundamental para la ordenación del territorio, la adecuada gestión del espacio y la mejora de la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía. Estas ideas se encuentran en sintonía tanto con las directivas de la Agenda Urbana Española, así como con la Estrategia de Movilidad Segura,

Sostenible y Conectada 2030⁶. Pero si ponemos la lupa en los proyectos de movilidad presentes en las agendas, esta orientación no termina de materializarse de forma completa. Si bien esto puede interpretarse como un impedimento al desarrollo de las iniciativas propuestas, es importante destacar el hecho de que la puesta en marcha y el desarrollo de un instrumento estratégico toma su tiempo y será necesario visitar las agendas aquí expuestas en un futuro próximo para analizar y valorar el grado en que las mismas se han cumplido. Además, esto podría complementarse con fuentes de información secundarias y metodologías de investigación cualitativa, como entrevistas, para reforzar los análisis expuestos. Así mismo, la comparativa de estas tres ciudades medias con aglomeraciones urbanas de características similares, principalmente a nivel europeo, daría una visión cohesionada acerca del desarrollo de la movilidad urbana sostenible en Europa. Adicionalmente, esto podría extrapolarse a otras regiones del mundo.

TABLA 9. LA MOVILIDAD URBANA EN ESPAÑA DESDE LOS SISTEMAS LOCALES DE BIENESTAR: ANÁLISIS COMPARADO DE CASOS

	Dimensiones	Subdimensiones	Agenda Urbana de Sevilla		Valencia 2030+ Estrategia Urbana		Agenda Urbana Zaragoza	
Movilidad Integrada	Contenido de la Política	Orientación y propósito. Principios básicos que orientan la movilidad.	<ul style="list-style-type: none"> «Impulsar la estrategia de ciudad de proximidad a través de un mayor desarrollo de la movilidad sostenible que beneficie los desplazamientos peatonales y el uso de la bicicleta». «Al potenciar ciertos modos de transportes, público descarbonizado y no motorizado, se limitarían las emisiones y residuos que, sumados al uso de energías renovables, se acercaría al propósito de conseguir un sistema de transporte urbano sostenible». 		<ul style="list-style-type: none"> «Modelo con un enorme peso de la movilidad activa, así como aquella no motorizada, y el uso intensivo del transporte público poniendo el foco en aquellos grupos sociales más vulnerables.» «Sistema eficiente donde las infraestructuras de movilidad juegan un papel estratégico aunando por un sistema de logística eficiente y sostenible con una adecuada gestión del espacio. Todo ello se ha de ver acompañado de una descarbonización de la movilidad con una mayor electrificación del transporte y el impulso a los vehículos de movilidad personal eléctricos». 		<ul style="list-style-type: none"> Modelo de ciudad compacto, mixto, sostenible y equitativo. Nuevas formas de movilidad que empiecen por los peatones, con perspectiva de género, con el diseño del espacio público con las personas como prioridad. 	
			Áreas de Política Pública y Dimensiones	Tasa de cobertura	Eje predominante	Tasa de cobertura	Eje predominante	Tasa de cobertura
	Procedimental	Existencia y naturaleza de los actores	Número de actores	Perfil predominante	Número de actores	Perfil predominante	Número de actores	Perfil predominante
			5	Pública	9	Pública	11	Pública
		Papel de los actores	Fases de las políticas públicas en las que participan los actores					
	No especificado							

Fuente: elaboración propia a partir de datos procedentes de los documentos públicos de la Agenda Urbana de Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla (2022); la Agenda Urbana de Zaragoza, Ayuntamiento de Zaragoza (2022), y de Valencia 2030+ Estrategia Urbana, Ayuntamiento de Valencia (2022a, 2022b, 2022c).

Con relación a las áreas de política pública y ejes, encontramos en las tres agendas que el perfil físico prevalece en los proyectos de movilidad. Valencia presenta la mayor vinculación, con diferentes áreas de política pública con una cobertura del 89 %, seguida por Sevilla 78 % y Zaragoza 67 %. Sin embargo, las tres ciudades están plenamente conectadas con las áreas de prestación de servicios, movilidad y transporte, ordenación del territorio y medioambiente, que forman parte del eje físico y el económico. En cambio, en el eje social no se encuentra una cobertura total de las áreas vinculadas a los proyectos presentes en las agendas.

⁶ Comisión Europea (2020). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>

En cuanto a los actores involucrados, se identifica la presencia de diferentes actores relacionados con los proyectos de movilidad en las agendas urbanas. En los tres casos, predominan los públicos, aunque también se involucran otros del ámbito privado y mixto. Sin embargo, en ninguno de los casos se especifica el papel de los actores en los proyectos planteados en cada plan de acción. Aunque se menciona la participación activa de actores y entidades sociales, no se especifica la implicación de estos en las diferentes fases de la política pública. Esta es una posible línea de investigación para futuros estudios sobre la participación genuina de las instituciones y entidades en las políticas de movilidad. Se espera que a medida que se desarrollen e implementen las agendas urbanas, se vayan generando documentos adicionales que brinden más detalles sobre el seguimiento de los proyectos y la participación de las entidades involucradas.

En definitiva, estos casos de Sevilla, Valencia y Zaragoza contribuyen a los sistemas locales de bienestar de manera significativa, aunque con algunas limitaciones. Podría afirmarse que el perfil modal de las ciudades analizadas sería aquel en el que las ciudades priorizan aquellas políticas y asuntos relacionados con la movilidad urbana, reconociendo su importancia en el desarrollo integral de los territorios y los ciudadanos. Sus agendas urbanas reflejan una comprensión amplia del bienestar y la calidad de vida, integrando la movilidad urbana con otras áreas de política pública y promoviendo un enfoque de servicios de proximidad. La incorporación de una perspectiva integral en estas políticas implica la consideración de la movilidad urbana en relación con otras temáticas. Se busca abordar de manera holística las necesidades y demandas sociales de los ciudadanos. Además, la presencia y el papel de los actores sociales en la planificación y ejecución de las políticas de movilidad también son elementos clave en dichos instrumentos de política pública.

En futuras investigaciones será importante abordar un análisis extensivo que incorpore, por un lado, un mayor número de agendas urbanas implementadas en España, con el objetivo de constatar que las evidencias obtenidas del análisis de estos casos se reproducen en el conjunto del país; y por el otro, un análisis integral del impacto y la implementación de las políticas públicas planteadas en los respectivos documentos.

AGRADECIMIENTOS

Los autores de este artículo agradecemos a los evaluadores anónimos y al equipo editorial de la revista *Gestión y Análisis de Políticas Públicas* (GAPP) sus sugerencias y comentarios a la primera versión de este trabajo.

LISTADO DE ACRÓNIMOS/SIGLAS

ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONU	Organización de las Naciones Unidas
MITMA	Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana
MDUSI	Modelo de desarrollo urbano sostenible e integrado
PMUS	Plan de movilidad urbana sostenible
DMM_Z	Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ayuntamiento de Sevilla (2022). *Agenda Urbana de Sevilla*. <https://www.sevilla.org/ciudad/planificacion-estrategica/plan-de-accion-de-la-agenda-urbana-2030/agenda-urbana-2030.pdf>
- Ayuntamiento de Valencia (2022a). *Valencia 2030+ Estrategia Urbana. Diagnóstico Estratégico*. https://estrategiaurbanavlc2030.es/wp-content/uploads/2022/10/1_DIAGNOSTICO-ESTRATEGICO-es.pdf
- Ayuntamiento de Valencia (2022b). *Valencia 2030+ Estrategia Urbana. Marco Estratégico Ciudad de Valencia*. https://estrategiaurbanavlc2030.es/wp-content/uploads/2022/10/2_MARCO-ESTRATEGICO-es.pdf
- Ayuntamiento de Valencia (2022c). *Valencia 2030+ Estrategia Urbana. Plan de Acción Local*. https://estrategiaurbanavlc2030.es/wp-content/uploads/2023/02/3_PLAN-DE-ACCION-es.pdf
- Ayuntamiento de Zaragoza (2022). *Agenda Urbana de Zaragoza. Plan de acción*. https://www.zaragoza.es/contenidos/agenda-urbana/Plan-AccionAUZ2030digital_Edit.pdf

- Andreotti, A., Mingione, E. y Polizzi, E. (2012). Local Welfare Systems: A Challenge for Social Cohesion. *Urban Studies*, 49(9), 1925-1940. <https://doi.org/10.1177/0042098012444884>
- Blanco Fillola, I. I. (2005). Políticas de regeneración urbana en Barcelona: distintos modelos en una misma ciudad. *X Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública*, 18-21 de octubre de 2005, Santiago, Chile. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Buchanan, J. M. (1971). Principles of urban fiscal strategy. *Public Choice*, 11(1), 1-16. <https://doi.org/10.1007/BF01726209>
- Del Pino, E., Hernández-Moreno, J. y Moreno, L. (2022). Territorial welfare governance changes: Concepts and explanatory factors. En Y. Kazepov, E. Barberis, R. Cucca y E. Mocca (eds.), *Handbook on Urban Social Policies International Perspectives on Multilevel Governance and Local Welfare* (pp. 39-54). Edward Elgar Publishing.
- Donzelot, J. (2007). La ciudad de tres velocidades. En *La fragilización de las relaciones sociales* (pp. 21-68). Círculo de Bellas Artes de Madrid.
- Farinós Dasí, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (46), 11-32. <https://www.bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/668>
- Forester, J. (1988). *Planning in the Face of Power*. University of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520908918>
- Huete García, M.^a Á. (2008). *Nueva gobernanza, servicios municipales y modelos de gobierno local. Estudio comparado de Estados Unidos, Noruega y España* [tesis doctoral]. Universidad Pablo de Olavide.
- Huete García, M.^a Á., Merinero Rodríguez, R. y Muñoz Moreno, R. (2015). Los sistemas locales de bienestar. Un análisis desde las políticas de regeneración urbana. *Revista de Estudios Políticos*, (169), 201-234. <https://doi.org/10.18042/cepc/rep.169.07>
- Huete García, M.^a Á. y Merinero Rodríguez, R. (2021). *La Agenda Urbana. Un instrumento de política pública para las ciudades*. Editorial Catarata.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la Ville*. Éditions Anthropos.
- Llopis Orrego, M.^a M., Murciano Rosado, J., Santiesteban, A. y Dorado Rubín, M.^a J. (2022). *La movilidad sostenible desde la perspectiva de género en Andalucía: estado de la cuestión, disponibilidad de datos y principales tendencias*. Instituto de Estudios sobre la Hacienda Pública de Andalucía (Fundación IEHPA).
- Ministerio de Fomento (2019). *Agenda Urbana Española*. <https://publicaciones.transportes.gob.es/agenda-urbana-espanola-2019>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) (2021). *Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada 2030*. <https://esmovilidad.transportes.gob.es/ejes-estrategicos>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) (2022). *Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible*. <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte>
- Navarro Yañez, C. J. y Rodríguez García, M.^a J. (2009). *Gobernanza multi-nivel y sistemas locales de bienestar en España. El caso de las Diputaciones Provinciales*. Tirant lo Blanch.
- Peterson, P. E. (1982). *City Limits*. University of Chicago Press.
- Poot, J. y Pawar, S. (2013). Is demography destiny? Urban population change and economic validity of future cities. *Journal of Urban Management*, 2(1), 5-23. [https://doi.org/10.1016/S2226-5856\(18\)30062-1](https://doi.org/10.1016/S2226-5856(18)30062-1)