



UN-HABITAT



Municipalidad de Dubai, E.A.U.

**Premio Internacional de Dubai
a las Mejores Prácticas
para Mejorar las Condiciones de Vida**

**Guía de la Presentación y Formato del Informe
Décimo Ciclo (Año 2014)**

1. TÍTULO DE LA BUENA PRÁCTICA

UN MODELO DE CIUDAD CENTRADO EN LAS PERSONAS

2. Categoría a la que se aplica

Mejores Prácticas:

3. Resumen

Una experiencia práctica de 14 años en la que se perseguía una profunda mejora del medio ambiente urbano y alcanzar una alta calidad urbana en todas sus facetas. Podemos resumirla en los siguientes objetivos:

- En el campo medioambiental, reducir drásticamente la contaminación aérea, sonora y de las aguas
- En el social, conseguir una ciudad inclusiva, integradora, en la que se mitigasen o se eliminasen las barreras de clase social, por estado físico o discapacidad, por edad, por sexo o cualquier otra diversidad
- En la movilidad, eliminar los peligros de la circulación y potenciar la movilidad no motorizada, invirtiendo las prioridades y situando los desplazamientos a pie como elemento central de la movilidad urbana
- Convertir los espacios públicos urbanos, la ciudad, en centro de socialización, de usos plurales integrados
- Fomentar la autonomía de los niños y niñas y su integración en la vida urbana.

En cuanto a los resultados, más de las dos terceras partes de los desplazamientos se realizan a pie o en bicicletas, han desaparecido las barreras físicas para sillas de ruedas y carros infantiles, toda la ciudad tiene velocidad máxima de 30 km/h; los residuos líquidos que se devolvían a la naturaleza sin depurar se han eliminado en un 70%; los ruidos del tráfico también; los niños y niñas acuden al colegio caminando en su gran mayoría; la vida en las calles es muy intensa para todos los ciudadanos.

La peligrosidad del tráfico se ha reducido drásticamente, y no hay muertos ni heridos de gravedad. Además, se han incrementado los espacios públicos y zonas verdes, así como las sendas peatonales y para ciclistas, así como la recuperación y rehabilitación del Centro Histórico y otras áreas urbanas degradadas.

Estos logros han sido reconocidos con el premio Cermi por la eliminación de barreras; el de la Cultura Galega por la recuperación urbana, los premios Fesvial y de la DGT-FEMP por la seguridad viaria y el Premio Europeo Intermodes por el fomento de la movilidad peatonal.

4: Localización de la Buena Práctica

a) Pontevedra

- b) España
- c) Europa

5. Nombre y dirección de la Organización:

Nombre: Concello de Pontevedra

Calle: Michelena, 30

P. O. Box:

Ciudad Código Postal: 36001

País: España

Teléfono (Código del país) número: +34 986 804 300

Fax (Código del país) número: +34 886 212 843

Persona de contacto: Miguel Anxo Fernández Lores

Correo electrónico de la persona de contacto alcaldia@pontevedra.eu

6. Tipo de Organización: escoja a partir de las siguientes categorías:

Autoridad local

7. Organización nominadora:

Comité Hábitat Español

Dirección: Ministerio de Fomento Paseo de la Castellana, 67

Código Postal: 28046

Ciudad: Madrid

Provincia: Madrid

País: España

Teléfono:+34 915977510

Fax: +34 91 5978061

E-mail: concursobbpp@fomento.es

Página Web: www.fomento.es

Persona de contacto: José Luis NICOLÁS RODRIGO

Correo electrónico: concursobbpp@fomento.es

8. Socios de la actuación

Socio 1

SOCIO 1

A) Diputación Provincial de Pontevedra

B) Gran Vía de Montero Ríos, s/n. 36071 Pontevedra

Tlf 0034 986 804 100 presidencia@depo.es

C) Autoridad provincial

D) D. Rafael Louzán. Presidente

E) Apoyo financiero y administrativo

SOCIO 2

- A) Confederación Galega de Persoas con Discapacidade
- B) R. Modesto Brocos, 7, bl 3. 15704 Santiago de Compostela
Tlf 0034 981 574 698 correo@cogami.es
- C) Organización no gubernamental
- D) D. Anxo Queiruga. Presidente
- E) Apoyo técnico

SOCIO 3

- A) Stop Accidentes
- B) Av. General Sanjurjo, 8, 1ºD, loc C. 15006 A Coruña
Tlf 0034 289 368 stopgalicia@stopaccidentes.com
- C) Organización no gubernamental
- D) Dna. Jeanne Picard. Delegada
- E) Apoyo técnico

SOCIO 4

- A) Fundación Meniños
- B) Sor Lucía, 2, 3º Tlf. 986 150 156 adolescentes.pontevedra@meninos.org
- C) Organización no gubernamental
- D) D. Roberto Antón Santiago. Delegado
- E) Apoyo técnico

SOCIO 5

- A) ONCE (Organización Nacional de Ciegos de España)
- B) Luis Braille 40, 36003 Pontevedra. Tlf 0034 986 856 200 crepontevedra@once.es
- C) Organización paraestatal
- D) D. José Ángel Abraldes
- E) Apoyo técnico

SOCIO 6

- A) Federación de Asociaciones de Vecinos Castelao
- B) Gagos de Mendoza, sn. 36001 Pontevedra Tlf. 0034 986 860 999 fcastelao@yahoo.es
- C) Organización no gubernamental
- D) D. Verísimo Pazos
- E) Otras: participación pública

SOCIO 7

- A) Asociación da Pequena e Mediana Empresa de Pontevedra
- B) Virxe do Camiño, 2, 1º, ofic 27. 36001 Pontevedra
Tlf 0034 986 866 376 aempe@aempe.es
- C) Asociación Profesional
- D) D. José María Corujo
- E) Otras: participación pública

SOCIO 8

- A) Centro Comercial Urbano Zona Monumental
- B) San Xulián 19. 36002 Pontevedra. Tlf 0034 986 866 530 info@ccuzonamonumental.es
- C) Asociación Profesional
- D) D. Mario Lago. Presidente
- E) Otras: participación pública

9: Perfil financiero:

La financiación de este proceso está vinculada a la financiación ordinaria de la ciudad, que es constante y dinámica. No se trata por tanto de disponer de recursos adicionales, sino de realizar las inversiones conforme a estas ideas transformadoras, estableciendo las prioridades adecuadas y bajo claros criterios de sostenibilidad, traducidos en la eliminación de barreras, creación de espacios públicos para todos y todas, reducción de las amenazas del tráfico a motor, mejora de las redes de agua y saneamiento, etc.

10: Eje principal de la Presentación

Eje principal
Arquitectura y diseño urbano
Gestión ambiental
Equidad de género e inclusión social

11. Nivel de actividad:

12. Ciudad y contorno

12 Ecosistema:

Costero

13. Fechas clave:

1999: Peatonalización del centro histórico
2005: Saneamiento integral del ecosistema río / ría
2008: Creación de sendas ciclistas y peatonales
2010: Velocidad limitada a 30 km/h en toda la ciudad
2013: Premio Europeo Intermodos

14 Narrativa: Por favor, observen el límite global de palabras especificado, y los límites de palabras de cada sección.

SITUACIÓN ANTES DEL COMIENZO DE LA INICIATIVA

Pontevedra era una ciudad en la que las personas eran expulsadas de los espacios públicos por los coches, donde las personas con dificultades de movilidad no podían circular, llena de barreras físicas y arquitectónicas; alrededor del 70% de las aguas residuales se devolvían directamente a los cauces fluviales sin depurar y desconectadas de su entorno natural. La contaminación acústica y del aire eran muy elevadas.

ESTABLECIMIENTO DE PRIORIDADES

La prioridad central fue a invertir la tendencia decadente y desintegradora de la dinámica urbana de Pontevedra. Recuperar los espacios públicos para que la ciudadanía haga uso de ellos y les resulte útil, recuperar la vida en las calles, fomentar la autonomía, eliminar los riesgos derivados del tráfico, reducir la contaminación aérea, acústica y del agua existente, recuperar áreas urbanas degradadas, fomentar la movilidad no contaminante y saludable, recuperar la conexión entre la ciudad y la ría y los ríos han sido las prioridades del proyecto. Estas prioridades fueron recogidas y fijadas en el Programa de Gobierno del Ayuntamiento recogiendo las propuestas e iniciativas de las Asociaciones de Vecinos, Ecologistas, de Discapacitados, Culturales, de Mujeres y Profesionales.

FORMULACIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Los objetivos y las prioridades han sido un proceso común. En cuanto a las estrategias, se han utilizado de manera flexible y variada según cada situación. Las peatonalizaciones sucesivas fueron acordadas con los agentes sociales afectados, a través de asociaciones, o, cuando no existían, en asambleas directas y abiertas. En cuanto a la recuperación de áreas urbanas degradadas, se actuó tanto en colaboración con los propietarios mediante ayudas como, en el caso del Centro Histórico, con la mejora de los espacios públicos como acicate para la iniciativa privada. En todos los casos, la opinión y decisión de los miembros de la Corporación, representantes electos, fue el último paso antes de su puesta en marcha.

MOVILIZACIÓN DE RECURSOS

Otras ciudades escogieron el camino de la gran obra, del gran evento, para enhebrar su futuro, y a este fin dedican sus esfuerzos y canalizan los recursos, Pontevedra ha elegido como eje central, como proyecto central, conseguir una gran calidad urbana y gran parte de los recursos propios y los captados de otras Administraciones fueron canalizados para esto. Se utilizaron fondos de la U.E., del Estado, de la Xunta, de la Diputación y propios. No se necesitaron recursos extraordinarios; simplemente, los recursos normales dedicados prioritariamente a la mejora urbana y ambiental y no a otros fines. El sector privado, mediante convenios urbanísticos y actuaciones en el patrimonio edificado también aportó recursos.

PROCESO

El proceso de puesta en práctica y ejecución, en sus diferentes etapas del Modelo de ciudad centrado en las personas ha estado siempre acompañado de un amplio debate social; los avances en el proceso fueron aumentando cada vez más la preocupación de las vecinas y vecinos por el destino de su ciudad e incrementando la participación activa en la toma de decisiones. Sin esta implicación activa, entusiasta en muchos casos, los objetivos y prioridades, el propio proceso, no habría avanzado al ritmo que se llevó, o, de forma probable, hubiera fracasado.

La colaboración directa e indirecta fueron intensas; los espacios recuperados fueron utilizados, ocupados por las personas inmediatamente, en el control de los infractores de las

nuevas normas la colaboración ciudadana con la policía local fue fundamental, cuando no la acción directa, presionando e increpando a los infractores. La ciudadanía hizo suyos los espacios públicos, como realmente deben ser, y defendieron este derecho con entusiasmo. Fue la clave del éxito.

Las resistencias, cada vez menores, vinieron y vienen de dos fuentes: por un lado, del inmovilismo, del miedo a lo desconocido. Es frecuente el caso de personas que muestran una gran oposición inicial y pasan a ser defensores de los cambios poco tiempo después. Por otro lado, de los defensores a ultranza del uso y abuso del coche, posición ideológica asociada a una supuesta modernidad abstracta, más difícil de reducir a pesar de la evidencia de que el abuso del coche en las ciudades supone una gran distorsión para la ciudad y para los propios automovilistas. Afortunadamente, este último sector es cada vez más minoritario, pero muy activo.

Para celebrar la recuperación de la ciudad para las personas se organizaron diversos eventos, todos ellos con alta participación ciudadana. El principal fue la Feria Franca, organizada por las asociaciones de vecinos y culturales. Ya está por su 14 edición y en las últimas llegaron a participar alrededor de 100.000 personas, superando al número de habitantes de Pontevedra (83.000). Para celebrar la recuperación de una amplia zona de la ciudad por la que antes circulaban 50.000 vehículos al día para uso y disfrute de los ciudadanos, se celebró la Fiesta de la Calidad Urbana con una participación masiva.

En resumen, una ciudad en la que los ciudadanos participaron, aportaron, colaboraron e hicieron suyo un modelo pensado y ejecutado por y para las personas. Por y para los ciudadanos.

RESULTADOS

Físicos: más de 40 km de sendas peatonales y ciclistas al lado de la ría y los ríos, erradicación de los vertidos de aguas residuales, supresión de barreras físicas y arquitectónicas en los espacios urbanos, eliminación del tráfico rodado de paso en gran parte de la ciudad, tráfico calmado y seguro en toda la ciudad; velocidad máxima de 30 km/hora en toda la ciudad y de 20 km/hora en las zonas de coexistencia, plazas y calles libres de coches dedicadas a otros usos.

Calidad de vida: los niños y niñas pueden andar solos y jugar en las calles y plazas, las personas en sillas de ruedas no tienen barreras para desplazarse, la vida en las calles y plazas ha aumentado enormemente, todas las personas pueden disfrutar de los espacios públicos sin exclusiones, el contacto con la Ría y con los ríos es fácil y continuo, los ruidos y emisiones de gases del tráfico están reducidos al mínimo, la ciudad es humana, para las personas, las posibilidades y facilidades para hacer ejercicio físico y mejorar la salud son enormes.

Sociales: el sentido de pertenencia, la autoestima colectiva, la satisfacción de vivir en una ciudad pensada para las personas han incrementado el compromiso y la colaboración de los vecinos y vecinas con su espacio vital. El deterioro del mobiliario urbano, la colaboración en la limpieza, en general, el aumento del civismo y del respeto por las normas de convivencia han sido notorios.

Seguridad viaria: en las amplias zonas de la ciudad que han sido recuperadas, adaptadas a los nuevos conceptos, la seguridad viaria es máxima, sin ningún muerto ni herido grave en 14

años. La Asociación STOP Accidentes pone a Pontevedra como ejemplo de lo que se debe hacer en este campo. Los niños y niñas van a la escuela andando en la inmensa mayoría de los casos y muchos de ellos lo hacen solos. LA ONG Meniños ha reconocido a Pontevedra como ciudad amiga de la infancia.

SOSTENIBILIDAD

Financiera: No se han requerido recursos extraordinarios para llevar a cabo las actuaciones. Continuamente hay obras en las ciudades; si en todas ellas se eliminan barreras, se crean espacios públicos para todos y todas, se reducen el peligro y molestias del tráfico, y se mejoran los suministros de agua y saneamiento, las ciudades mejoran.

Social y económico: Todas las personas, sea cual sea su condición física, edad o sexo pueden usar y disfrutar la ciudad, favoreciendo la sociabilidad, la no segregación y la inclusión social. Además, la ciudad se ha convertido en un foco de vida social y actividad económica.

Cultural: Se ha recuperado el Centro Histórico y los edificios de valor patrimonial con nuevos usos actuales. La propia ciudad, con sus espacios, son un lugar propicio para actividades culturales y lúdicas.

Ambiental: Los focos de contaminación del agua están prácticamente erradicados y la contaminación del aire y acústica se han reducido drásticamente. El predominio de la movilidad de los peatones y ciclistas reduce intensamente la emisión de CO₂.

Institucional: Parte de las medidas implantadas corresponden a la normativa en vigor que, en general, no se cumple, por ejemplo la Ley de Accesibilidad que prohíbe los obstáculos físicos, las barreras en los espacios públicos o la obligación de saneamiento de los cauces de las aguas. Otras son propuestas, desiderátums no recogidos en textos normativos, que Pontevedra ha llevado a la práctica sin la obligación legal de hacerlo.

LECCIONES APRENDIDAS

Primera: Las ciudades, a veces caóticas, ásperas, contaminantes, siempre complejas, pueden ser transformadas y convertidas en ciudades amables, ecológicas, sostenibles, seguras, cómodas, integradoras, inclusivas. Y en breve plazo, con decisión, con participación, con las prioridades claras y bien definidas.

Segunda: Cada ciudad, para alcanzar los mismos objetivos, tiene que definir un modelo, unas soluciones propias. Los resultados más mediocres suelen estar asociados a la extrapolación mecánica de soluciones ajenas.

Tercera: Todas las experiencias y propuestas teóricas pueden y deben ser tenidas en cuenta para elaborar el modelo propio de cada ciudad: traffic calming, vida independiente, la ciudad como centro de socialización, urbanismo, autonomía de la infancia, movilidad, comercio de cercanía,... La presente situación, las dinámicas urbanas, la idiosincrasia, las aspiraciones colectivas, deben definir el proyecto prestando atención a todas las aportaciones.

Cuarta: Al fuerte, al que goza de ciertos privilegios supuestos o reales, le cuesta compartir y renunciar. Al automovilista frente al peatón. Al que está física y sensorialmente bien frente al que tiene limitaciones. Al adulto frente al anciano y niño. Quien tiene lugares de residencia y/o esparcimiento fuera de la ciudad frente a quien no tiene, etc. le cuesta renunciar a ciertos

usos de los espacios públicos a favor de la pluralidad, de la integración, de la equidad. Así surgen las mayores dificultades y resistencias a un **Modelo de ciudad centrado en las personas**. Son las resistencias que hay que vencer.

TRANSFERENCIAS

Para definir y concretar el modelo de Pontevedra hemos tenido en cuenta las experiencias que ya conocíamos en urbanismo, peatonalizaciones y tráfico calmado, unas veces para incorporar elementos y otras para conocer sus limitaciones. Sobre esta base, que se remonta, como mínimo a la década de 1950, con las modernas teorías sobre medio ambiente urbano, con las propuestas de la Declaración de Dubai, Habitat II, Declaración de Estambul, y con las aportaciones del movimiento de vida independiente de las personas con discapacidades, y las teorías de la autonomía de los niños y niñas, definimos nuestro modelo. Progresivamente hemos ido incorporando nuevas medidas como la de los Caminos Escolares, para que los niños vayan andando solos la Escuela, adaptada, como siempre, a las características de Pontevedra.

Como este Modelo lleva ya 14 años de implantación y avance, en muchos aspectos entramos en terrenos novedosos, pioneros, como las limitaciones de velocidad a 30 y 20 km/h, la extensión de las peatonalizaciones más allá del Centro Histórico, el uso plural de los espacios públicos, las medidas estructurales de alivio y restricción de tráfico, las zonas peatonales sin limitaciones físicas (bolardos), la flexibilidad y adaptabilidad de las soluciones, la intermodalidad en los últimos kilómetros con base en la movilidad peatonal, el Metrominuto, etc.

El proceso de transferencia de la experiencia de Pontevedra ya se empezó hace varios años, desde 2001, cuando fue recogida una actuación como buena práctica en accesibilidad en una publicación de la ONCE. Hemos expuesto nuestra experiencia en decenas de lugares, instituciones y entidades privadas: Lisboa, Madrid, Porto, Aveiro, Almada, decenas de ayuntamientos de Portugal, Gijón, Sevilla, A Coruña, Múnich, Bastia, Valencia, Málaga, Donostia, Huesca, entre otras, amén de los convites a Congresos e intercambios a los que no podemos asistir por motivos de agenda, Lima, entre otras. El Metrominuto fue replicado en varias ciudades: Florencia, Cagliari, Jerez de la Frontera, Londres, Toulouse...

Las visitas a Pontevedra para conocer *in situ* el Modelo son también abundantes y continuas: Aveiro, consultores de replanteo, CENEAM, Francesco Tonucci (movilidad infantil)

POLÍTICAS O LEGISLACIÓN RELACIONADA

1. Declaración del Centro Histórico de Pontevedra como zona de absoluta preferencia peatonal, mediante Bando de la Alcaldía de 7/8/1999
2. Bando de Movilidad de 22 de julio de 2002
3. 27/3/2003 Plan Especial de Protección, Reforma Interior y Conservación Artística del Conjunto Histórico-Artístico (Peprica) de febrero de 2003, que ratifica el área peatonal del Centro Histórico por Decreto de 23/2/1951, el DOG 23/52/003
4. Bando de Carga y Descarga de Mercancías en el Centro Histórico del 15/11/2006 y Bando

de Carga y Descarga de mercancías y servicios en el contorno del Santuario de A Peregrina, declarada Bien de Interés Cultural el 26/12/2011

5. Directrices para las ordenanzas reguladoras de usos y protección de espacios públicos e instrucciones sobre el tratamiento de los espacios públicos BOP 13/3/2009
6. Modificación del art. 5 de la Ordenanza Municipal reguladora de la circulación en las vías urbanas del municipio, para reducir la velocidad máxima a 30 km/h. BOP 18/8/2010
7. Propuestas de modificación para el nuevo Reglamento de la Circulación de España, remitidas por la alcaldía a la DGT el 29/12/2010, muchas de ellas recogidas en el borrador actualmente en tramitación

15: Referencias:

LA VOZ DE GALICIA. Pontevedra, cidade amable. Publicación monográfica de La Voz de Galicia (en galego) en la que se recogen numerosos testimonios, a través de artículos y reportajes, sobre el cambio experimentado por la ciudad en los últimos años.
www.lavozdeg Galicia.es/publicaciones/especial_pontevedra/index.html

PREMIO INTERMODES 2013. Nota de prensa de concesión del Premio Intermodos 2013, elaborada por los organizadores de este premio.
http://www.intermodes.com/files/files/communiqu es_presse/CPPr ix_2013_EN.pdf

ELTIS. THE URBAN MOBILITY PORTAL. Miguel Mateos, 2012. In the framework of an overall strategy to promote sustainable mobility, the municipality of Pontevedra has developed METROMINUTO, a “public-transport-alike” pedestrian map showing information on walking distances and travel times between the main locations within the city.
http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3384

COMMITTEE OF THE REGIONS. EUROPEAN UNION. Referencia a la ciudad de Pontevedra y su modelo urbano en el Boletín del Comité de las Regiones de la UE, con motivo del reconocimiento con el Premio Intermodos.
<http://cor.europa.eu/es/news/regional/Pages/pontevedra-ve-reconocido-en-bruselas-su-modelo-de-ciudad-peatonal.aspx>

ENTREVISTA A NATHALIE LECLERC. Publicada en La Voz de Galicia, sobre las razones que impulsaron a conceder a Pontevedra el Premio Intermodos
http://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/sociedad/2013/02/08/pontevedra-ejemplo/0003_201302G8P52991.htm?utm_source=buscavoz&utm_medium=buscavoz

EL TELEGRAMA. Diario decano de Melilla. Referencia de Daniel Sola a Pontevedra como modelo de ciudad a seguir, a partir de una información de la asociación Conbici
http://www.eltelegrama.es/melilla/melilla_conbici_senyala_a_pontevedra_como_el_modelo_de_ciudad_sostenible_a_seguir-30895.html

POLIS. A inclusive blog about cities around the world. Referencia publicada en esta revista virtual sobre urbanismo y ciudad
<http://www.thepolisblog.org/2013/02/metrominuto-walking-map.html>

CITIZENCITY. A compilation and discussion of the changes contemplated, inspired and completed by the citizens of neighborhoods and/or cities around the world.

<http://citizencivilizedcity.blogspot.com.es/2013/03/metrominuto.html>

TELEXORNAL GALICIA. Noticia en el principal informativo de TVE en Galicia, sobre la concesión del Premio y el modelo urbanon; noticia replicada en todos los servicios informativos de TVE (Telediario, Canal 24h y TVE Internacional)

<http://www.rtve.es/alacarta/videos/telexornal-galicia/telexornal-galicia-19-12-12/1619118/>

NOTICIAS POSITIVAS. Referencia en esta publicación especializada en desarrollo sostenible, vida sana y economía solidaria.

<http://www.noticiaspositivas.net/2013/07/11/metrominuto-pontevedra-un-plano-que-detalla-las-distancias-a-pie-entre-distintos-puntos-de-la-ciudad/>

ACTA PREMIO SEGURIDAD VIAL pág 33. Nota de prensa de la organización del II Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial, convocado por la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior, Gobierno de España) y la Federación Española de Municipios y Provincias.

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-2-ENCUENTRO-DE-CIUDADES-21.pdf>

PISE EL FRENO. Reportaje del diario El País sobre reducción de la velocidad en las ciudades y su relación con la seguridad vial

http://sociedad.elpais.com/sociedad/2012/12/27/actualidad/1356634833_806452.html

CATÁLOGO EXPERIENCIAS SEGURIDAD VIAL DGT pág. 70. Referencia al caso pontevedrés en esta publicación, que recoge distintos casos prácticos relacionados con la seguridad vial en España

http://www.castello.es/archivos/211/blog/Catalogo_experiencias_seguridad_vial_18012011.pdf

PREMIO CERMI 2007. Nota de prensa sobre la concesión de este premio, convocado por el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, que agrupa a más de 7.000 entidades de toda España, a la mejor acción institucional autonómica o local en favor de la accesibilidad.

<http://www.cermi.es/es-ES/Cermi.es/Premios/Paginas/Inicio.aspx>

LA VOZ DE GALICIA. Entrevista a Jean Picard, presidenta de Stop Accidentes Galicia, sobre la reducción de la velocidad máxima permitida a 30 km/h

http://www.lavozdeg Galicia.es/galicia/2010/01/14/0003_8226346.htm?utm_source=buscavoz&utm_medium=buscavoz

16: Materiales de apoyo

Quizá, usted desee facilitarnos materiales de apoyo de su iniciativa tales como: fotos

profesionales, cintas de video, CD – ROMs, video CDs, DVDs y material impreso que ilustre la situación antes, durante y después que se pusiera en marcha la iniciativa. Puede cargar sus fotos o anexos con su envío a través de la website del premios es preferible en Formato PDF, MSWord o JPG. La resolución de las fotos digitales deberá ser de 300 DPI. En lo que respecta a los DVD o material filmado le rogamos, por favor, envíe su material separadamente por courier a la siguiente dirección:

Dubai Municipality P. O. Box: 67 Dubai, UAE Tel: (971 4) 2064450/2215555 Fax: (971 4) 2246666/7033690 Email: dubaiaward@dm.gov.ae Web: www.dubaiaward.ae	UN-HABITAT P.O. Box 30030 - 00100 Nairobi, Kenya Tel: (254 20) 7624981/7623342 Fax: (254 20) 7623080/ 7624266/ 7624267 Email: bestpractices@unhabitat.org Web: http://www.unhabitat.org ; http://www.bestpractices.org
---	---

PS: Por favor, mencione el nombre y los detalles de la presentación para registro en las websites

La Dirección del Premio no está obligada a devolver cualquiera de los documentos de apoyo a los remitentes a menos de que el servicio haya sido pagado por adelantado