



Libro Verde sobre la Movilidad Urbana

Izaskun Arenaza, UITP-Euroteam

17 de Junio 2008

Valencia



Introducción

- Adoptado por la Comisión Europea el 25 de Septiembre del 2007
- Consulta pública abierta hasta el 15 de Marzo del 2008 en el que se invitaba a responder a un cuestionario de 25 preguntas
- Las aportaciones de la consulta pública serán integradas en un Plan de Acción sobre la movilidad urbana que la CE publicará en otoño 2008

Los tres pilares del Transporte urbano

- Las políticas locales exitosas tienen que regirse simultáneamente por los 3 pilares del transporte público sostenible
- **1er Pilar: Planificación del espacio urbano y control de la expansión de las ciudades**
- **2º Pilar: Restricción del uso de coche privado en las áreas urbanas**
- **3er Pilar: Desarrollo de un transporte público de calidad**

Factores clave

- **P2 Fomento de la marcha a pie y de la bicicleta como alternativa**
 - Mejor información puerta a puerta facilita el fomento de estas alternativas
 - Mejores prácticas y proyectos de I+D (EURFORUM)
- **P3 Acciones para fomentar el cambio modal**
 - Introducción de la práctica del palo y la zanahoria
 - El que contamina paga
 - Introducción de la obligación por la UE de la elaboración de planes de transporte sostenible para las ciudades de + 100.000 habitantes

Factores clave

- **P4 Incremento de las tecnologías limpias y eficientes**
 - Ámbito mas amplio, no solo basado en la tecnología
 - El Transporte Público es verde
 - Utilización de las estructuras nacionales y de I+D, no solo estándares de la UE
 - Incentivos de IVA
- **P5 Fomento de la contratación pública común**
 - No favorecida debido a mayores costes y a restricciones presupuestarias
 - Los costes adicionales de la contratación pública “verde” deberían ser cubiertos por medidas adicionales definidas y no por los presupuestos existentes



Factores clave

- **P6 Zonas verdes**

- La introducción de las zonas verdes sensibles eximirá al transporte público de limitaciones, porque es parte de la solución

- **P7 Conducción ecológica**

- Formación y soluciones técnicas ayudarán a la reducción del consumo de combustible
- Se debería fomentar los carriles – bus, zonas exclusivas y regulación de semáforos

- **P8 Mejores servicios de información al viajero**

- La industria del transporte está trabajando en ello y tiene sus estructuras de trabajo
- Combinación con otras industrias puede resultar interesante

Factores Clave

- **P9 + 10 Más acciones en estandarización de interfaces y interoperabilidad**
 - Continuar con subvenciones a proyectos de I+D que busquen soluciones comunes
 - La UE debería promocionar el intercambio de mejores prácticas
- **P11 Mejora de la calidad del transporte colectivo**
 - Se puede alcanzar a través del intercambio de mejores prácticas
 - La UE debería publicar recomendaciones
- **P12 Carriles reservados**
 - Cualquier medida que lleve a una mayor rapidez en el servicio es bienvenida

Factores clave

- **P13 Carta europea de derechos y obligaciones de usuarios de transporte colectivo**
 - No hay necesidad de una carta de derechos obligatoria
- **P20 Observatorio Europeo de la Movilidad Urbana**
 - Apoyo a una propuesta de un observatorio si
 - Todas las partes interesadas están incluidas
 - Ámbito claramente definido
 - Se usan las estructuras existentes y no se desarrolla burocracia adicional
- **P21 Mejor uso de los modelos financieros existentes**
 - Políticas coherentes de la UE

Factores clave

- **P22 Instrumentos económicos, especialmente los basados en el mercado**
 - Apoyo a la acción si se presenta de una manera justa: coste por pasajero en lugar de coste por vehículo
- **P24 Tarificación urbana / Internalización de los costes externos**
 - Debe ser apoyada si combinada con un sistema integral como por ejemplo en Londres, Estocolmo o Oslo
- **P25 Apoyo financiero europeo**
 - Los instrumentos existentes deberían ser utilizados con coherencia
 - No extensión de las competencias de la UE



Prioridades de operadores

Perspectiva de los operadores de transporte público - el valor añadido europeo

en las siguientes prioridades:





Prioridades de operadores

Prioridad 1: Cohesión de todas las iniciativas y políticas europeas

La CE debe asegurar que sus políticas e instrumentos financieros (ejemplo Fondos regionales) respalden sus objetivos estratégicos

Objetivo



Lucha contra el cambio climático



¿Compatible con la preferencia de invertir fondos estructurales en el desarrollo de la red viaria?





Prioridades de operadores

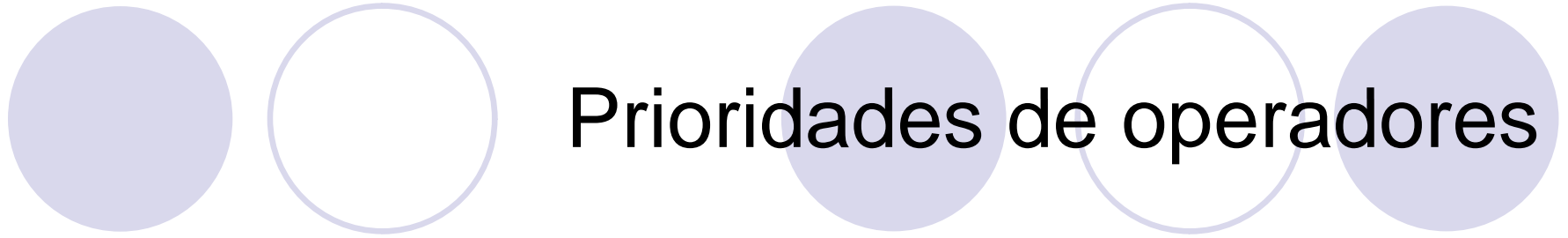
Prioridad 2 : Requisito obligatorio de medir/calcular con regularidad las emisiones de CO² en las aglomeraciones urbanas (zonas de creación de empleo)

Decisiones tomadas a nivel local (vivienda, transporte) tienen consecuencias a largo plazo para las ciudades/aglomeraciones en cuanto a contaminación, nivel de CO², congestión, accidentes, etc.



Datos estadísticos fiables ayudan a los políticos locales a tomar decisiones con mayor fundamento





Prioridad 3: requisito obligatorio de poner en marcha unos planes de transporte urbano sostenible a largo plazo

Ciudades de + 100.000 habitantes → marco europeo para planes de transporte urbano



Evitar duplicación de legislación nacional y libertad a las ciudades para adaptar los planes a sus circunstancias locales específicas





Prioridades de operadores

Prioridad 4: Apoyar las campañas de concienciación y comunicación para el cambio modal a favor de unos modos de transporte más sostenibles



No hay política única a corto plazo. Nueva cultura de los ciudadanos con mayor conciencia de los efectos de sus elecciones en materia de movilidad



Prioridades de operadores

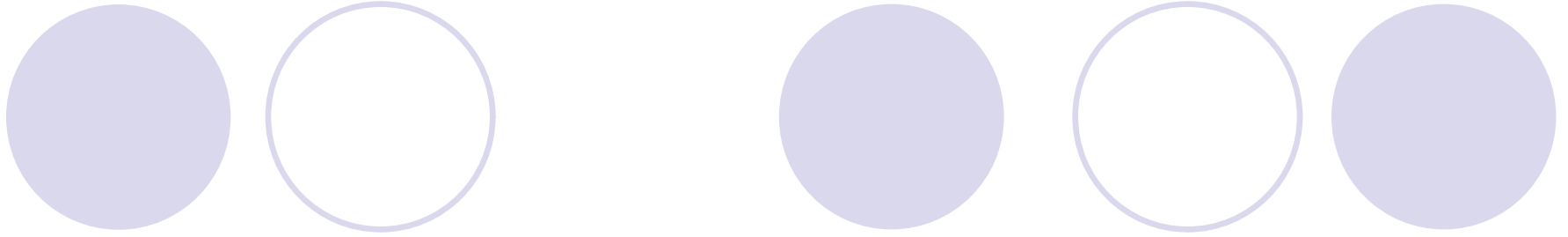
Prioridad 5: Crear un observatorio europeo para la movilidad urbana que reúna, de forma voluntaria, datos estadísticos basados en una metodología común

Desarrollo de la metodología utilizada por la UE

Desarrollo potencial dentro de la Comisión Europea para facilitar el cambio:

- Nombramientos de funcionarios de transporte urbano en otras DGs
- Publicación de informes anuales por DG
- Incluir un proceso de evaluación de los impactos de las distintas medidas propuestas en el transporte urbano
- Redefinición de los instrumentos financieros, simplificando la legislación existente o introduciendo nueva legislación si necesaria.





Desarrollo de un transporte público de alta calidad

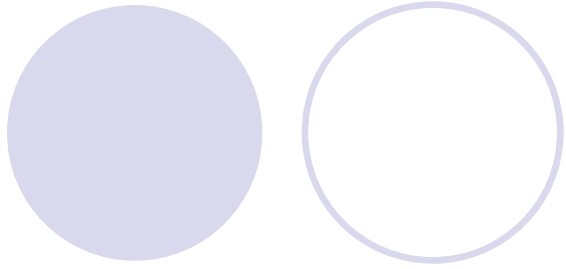
- Fomentando las estructuras existentes de I+D y centrándose en proyectos específicos y en actividades de demostración
- Implementando marcos generales y estándares sin indicaciones en mucho detalle
- Ayudando al intercambio de conocimiento y de mejores prácticas a todos los niveles y utilizando las estructuras actuales de operadores, industria y autoridades
- Proporcionando un soporte financiero
- Cambio de actitud por parte de los usuarios





Recomendaciones

- **La CE debería tomar las riendas y el liderazgo político**
- **Orientación sobre la internalización de los costes externos del transporte (congestión, accidentes, ruido, contaminación atmosférica y cambio climático) también en las áreas urbanas**
- **Una mejor financiación de las infraestructuras del transporte público a través de los fondos estructurales**
- **Obligación para las ciudades de establecer planes de transporte urbano sostenible a largo plazo**



Recomendaciones



- **Promoción del intercambio de “mejores prácticas”**
- **Políticas de I+D enfocadas en la movilidad urbana**
- **Datos estadísticos sistemáticos y comprensibles en movilidad urbana**

A decorative graphic at the top of the slide consists of two groups of three circles. The first group on the left has a solid light purple circle, a white circle with a light purple outline, and another solid light purple circle. The second group on the right has a solid light purple circle, a white circle with a light purple outline, and another solid light purple circle. The word "Conclusiones" is written in black text across the white circle in the second group.

Conclusiones

- El transporte público no parte del problema sino parte de la solución
- Políticas integradas y políticas a largo plazo a nivel local
- Autoridades Públicas y empresas deberían decidir como llevar a cabo una movilidad sostenible a nivel local
- Papel de la UE: Un marco legal básico, intercambio de mejores prácticas, estrategia de coherencia a largo plazo



Gracias por su atención

izaskun.arenaza@uitp.org

