



Región de Murcia I Foro de Movilidad

**Nuevas Políticas
de Movilidad**



Presentación

José Ballesta Germán

Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Los profundos e importantes cambios que está viviendo la sociedad occidental durante las últimas dos décadas, y la transformación hacia una nueva óptica más responsable con el medio que nos rodea tanto desde el punto de vista empresarial y personal, como desde el institucional, no han pasado desapercibidos para el Ejecutivo del Gobierno Regional.

Por ello, desde que se creara la Entidad Pública del Transporte, también se ha adoptado esta filosofía de respeto al entorno que nos rodea en lo referente al transporte público de viajeros que, debiendo gozar de eficiencia y dinamismo, prioriza hoy más que nunca aspectos como el respeto al medio ambiente y la movilidad saludable.

Así, en 2008 nace uno de los proyectos de la Entidad Pública del Transporte, el que está llamado a convertirse en una de las referencias del desarrollo sostenible que se propugna desde la Región de Murcia: el I Foro de la Movilidad.

Un foro que refleja el interés por incentivar el transporte público, adoptando medidas reales de mejora continua y aumento de la calidad real del servicio a los usuarios tomadas de experiencias desarrolladas en cualquier otra región de España o Europa. Es, en esencia, un nuevo espacio de opinión donde se proponen medidas e inversiones para fomentar actitudes que consigan reducir la emisión de gases invernadero, mejorar el consumo y la eficiencia energética del transporte público, y proteger la salud de los ciudadanos en términos de accidentalidad y contaminación atmosférica y acústica.

En definitiva, un punto de partida para la mejora del transporte público regional cuyas conclusiones presentamos en este texto, a la espera de que sirvan de punto de reflexión social para garantizar, entre todos los agentes implicados, el derecho a una movilidad eficiente, sostenible y saludable de todos los ciudadanos de la Región de Murcia.

Índice

Presentación	5
José Ballesta Germán. Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	
Programa I Foro de Movilidad de la Región de Murcia	9
Visión Global de la movilidad: Los consorcios de transporte como nuevo sistema de gestión	13
Conferencia a cargo del Sr. D. José Vicente Colomer Ferrándiz, Catedrático y Director del Instituto del Transporte de la Universidad Politécnica de Valencia.	
El Libro Verde de la Unión Europea: hacia una nueva cultura de la movilidad urbana	41
Conferencia a cargo de la Sra. Dña. Gabriela Barrera, Directora de Administración y Finanzas y Coordinadora de la Implicación Financiera y Administrativa de POLIS en los proyectos de la Comisión Europea.	
Conclusiones	67

Contenido del CD:

Sesión 1: Sistemas Integrados de Transporte. Experiencias y debate.

Sesión 2: Visión global de la movilidad: Los consorcios de transporte como nuevo sistema de gestión.

Sesión 3: Planes de movilidad y urbanismo. Visión homogénea de ciudades sostenibles.

Sesión 4: El Libro Verde de la Unión Europea: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.



Programa

I Foro de Movilidad de la Región de Murcia: Nuevas Políticas de Movilidad

26/27 de junio de 2008

26 DE JUNIO DE 2008

09:30 h Entrega de documentación.

10:00 h Apertura del I Foro de Movilidad de la Región de Murcia, a cargo del Ilmo. Sr. D. José María Bernabé Tomás, Secretario General de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

10:15 h **Sesión 1:**
Sistemas Integrados de Transporte. Experiencias y debate.

Moderadora: Ilma. Sra. Dña. Carmen M. Sandoval Sánchez, Directora General de Transportes y Carreteras de la Región de Murcia.

Sr. D. Aurelio López Martín, Director de la Entitat del Transport Metropolità de Valencia.

Sr. D. Armando Gutiérrez-Arispón, Gerente del Consorcio de Transportes de Sevilla.

Sra. Dña. Carmen Sanz Pardo, Jefa del Área Comercial del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Sra. Dña. Mayte Capdet i Sorribes, Jefa del Servicio de Integración Tarifaria y Comunicación de la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

12:00 h Pausa - Café.

12:30 h **Sesión 2:**
Visión global de la movilidad: Los consor-

cios de transporte como nuevo sistema de gestión.

Conferencia a cargo del Sr. D. José Vicente Colomer Ferrándiz, Catedrático y Director del Instituto del Transporte de la Universidad Politécnica de Valencia.

18:00 h Sesión 3:
Planes de movilidad y urbanismo. Visión homogénea de ciudades sostenibles.

Moderador: Ilmo. Sr. D. José María Bernabé Tomás, Secretario General de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia.

Ilmo. Sr. D. Antonio Javier Navarro Corchón, Director General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia.

Ilmo. Sr. D. Francisco Camino Arias, Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de la Región de Murcia.

Ilmo. Sr. D. Juan Guillamón Álvarez, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Región de Murcia.

Sr. D. Luis Alegre Valls, Jefe del Servicio de Movilidad de la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

27 DE JUNIO DE 2008

09:30 h Sesión 4:
El Libro Verde de la Unión Europea: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.

Conferencia a cargo de la Sra. Dña. Gabriela Barrera, Directora de Administración y Finanzas y Coordinadora de la Implicación Financiera y Administrativa de POLIS en los proyectos de la Comisión Europea.

10:30 h Sesión 5:
Reglamento de derechos y obligaciones

de los usuarios: Un instrumento jurídico al servicio del ciudadano.

Moderador: Sr. D. Gerardo Sánchez-Romero Roca, Gerente de UNIBUS.

Ilmo. Sr. D. Carlos González Lozano, Director General del Consorcio de Transportes de Asturias.

Sra. Dña. María Antonia Palau Giménez, Asesor Jurídico en la Dirección General de Transportes y Carreteras y Presidenta de la Junta Arbitral del Transporte de la Región de Murcia.

Sr. D. Jesús Checa Bravo, Jefe de Servicio de Arbitraje de Consumo de la Consejería de Turismo y Consumo de la Región de Murcia.

12:00 h Pausa - Café.

12:30 h **Sesión 6:**
Plataformas reservadas.

Moderador: Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz, Presidente de FENEBÚS-Murcia.

Ilmo. Sr. D. Vicente Dómine Redondo, Director General de Transportes de la Consejería de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana.

Sr. D. Carlos Cristóbal Pinto, Jefe de Área de Estudios y Planificación del Consorcio de Transportes de Madrid.

Sra. Dña. Rosa Menéndez González, Secretaria General de FENEBÚS.

14:15 h Vino español.



**Visión global de la movilidad:
Los Consorcios de Transporte como
nuevo sistema de gestión**





Visión global de la movilidad: Los Consorcios de Transporte como nuevo sistema de gestión

José Vicente Colomer Ferrándiz
Catedrático de Transportes y Director del Instituto de Transporte
Universidad Politécnica de Valencia

En primer lugar quisiera agradecer a los organizadores la oportunidad de poder compartir con todos ustedes esta jornada. Como profesor universitario, debo confesar que al exponer los frutos de nuestra actividad y, al mismo tiempo, escuchar a profesionales contar sus experiencias es algo que nos resulta apasionante.

Al plantear mi intervención, he intentado adoptar una visión global y de conjunto del tema ya que, de los aspectos específicos de cada uno de los consorcios indudablemente hay en estas jornadas otros conferenciantes que, por su dedicación, saben mucho más que yo y, sin duda, pueden transmitirlo mejor a todos los asistentes.

El libro verde de la U.E. “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” pone de manifiesto que más del 60% de la población europea, vive en medio urbano y que en las zonas urbanas se genera casi el 85% del Producto Interior Bruto. El que la movilidad en las áreas

urbanas funcione bien es fundamental tanto para la vida de los ciudadanos, como para la economía.

Las personas nos movemos porque tenemos que llevar a cabo una serie de actividades. Las mercancías las desplazamos de un sitio a otro porque la organización de la producción y la diversidad del mundo da lugar a que en unos sitios se concentren unas cosas que después hay que repartir por otra serie de sitios. Si tenemos en cuenta el hecho de que el 60% de la población de Europa vive en medio urbano podemos deducir que esta gente realiza toda una serie de actividades que van a requerir de una movilidad adecuada. Por ello, la movilidad en las ciudades resulta especialmente importante.

Es precisamente en medio urbano, y cuando hablo de medio urbano, me estoy refiriendo obviamente a urbano y metropolitano, donde se llevan a cabo las actividades y para ello utilizamos distintos modos de

Para poder llevar a cabo sus actividades las personas y las mercancías necesitan desplazarse en distintos ámbitos, utilizando para ello modos con características diferentes entre sí.

Uno de los ámbitos en los que la movilidad es especialmente importante y con aspectos particulares es el de las ciudades y las áreas metropolitanas.

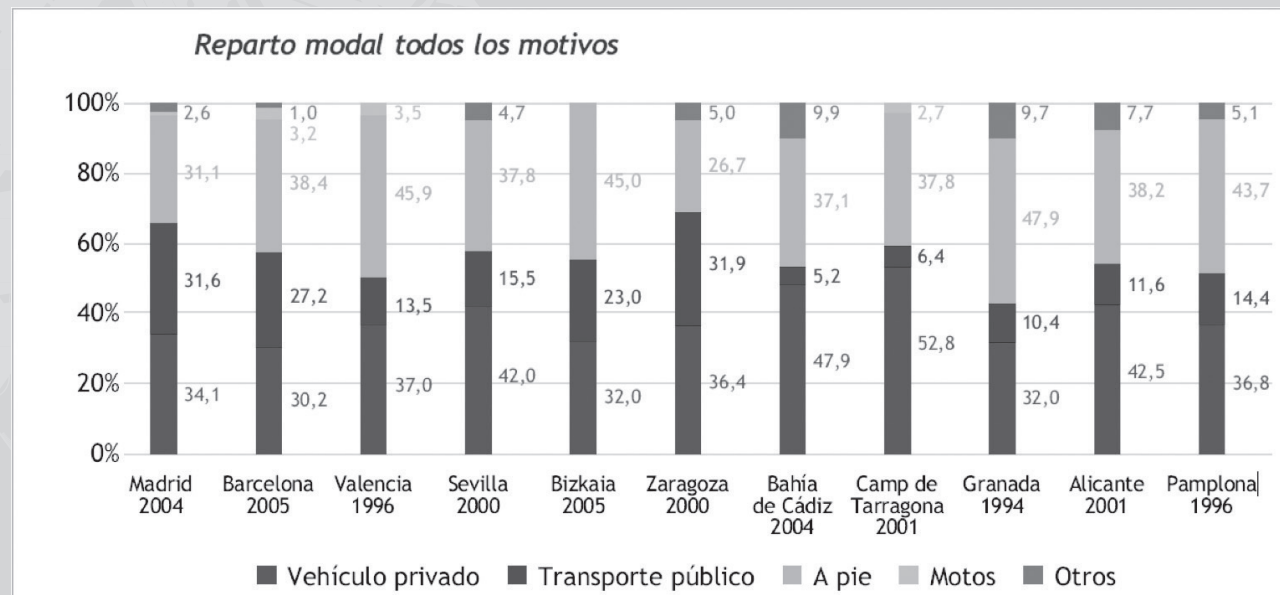


Figura tomada del Observatorio de la movilidad metropolitana. Madrid. 2007.

transporte que son utilizados de diferente manera según cada una de las ciudades en las que nos encontramos.

Debemos señalar, entre otras características de la movilidad urbana, la importancia tanto del transporte privado, como de los desplazamientos a pie. La importancia de los desplazamientos a pie, en muchas ciudades españolas, es bastante mayor de lo que indican ciertas cifras ya que, según los lugares, al medir los viajes a pie solo se consideran los que superan un cierto tiempo.

Si vemos que ocurre en Europa encontramos que el 75% de los viajeros kilómetro, es decir de los kilómetros que realizamos, se llevan a cabo en las ciudades europeas en coche. En los últimos 14 años el crecimiento del número de coches por familia ha sido del orden de un 40%.

En la actualidad, el 50% de los desplazamientos en coche tiene recorridos inferiores a 5 kilómetros y el 30% son recorridos de menos de 3 kilómetros, es decir estamos utilizando el coche para recorridos que se pueden realizar de otros modos.

Por otro lado, la ocupación del coche es muy baja, del orden de 1,3 viajeros por coche. Esto ocurre en prácticamente todos los municipios españoles indepen-

dientemente de su tamaño. La “independencia” es uno de los atributos del automóvil más valorados.

La bicicleta, que sería de gran utilidad para un número importante de personas y de desplazamientos, en el conjunto de las ciudades europeas supone menos de un 5%.

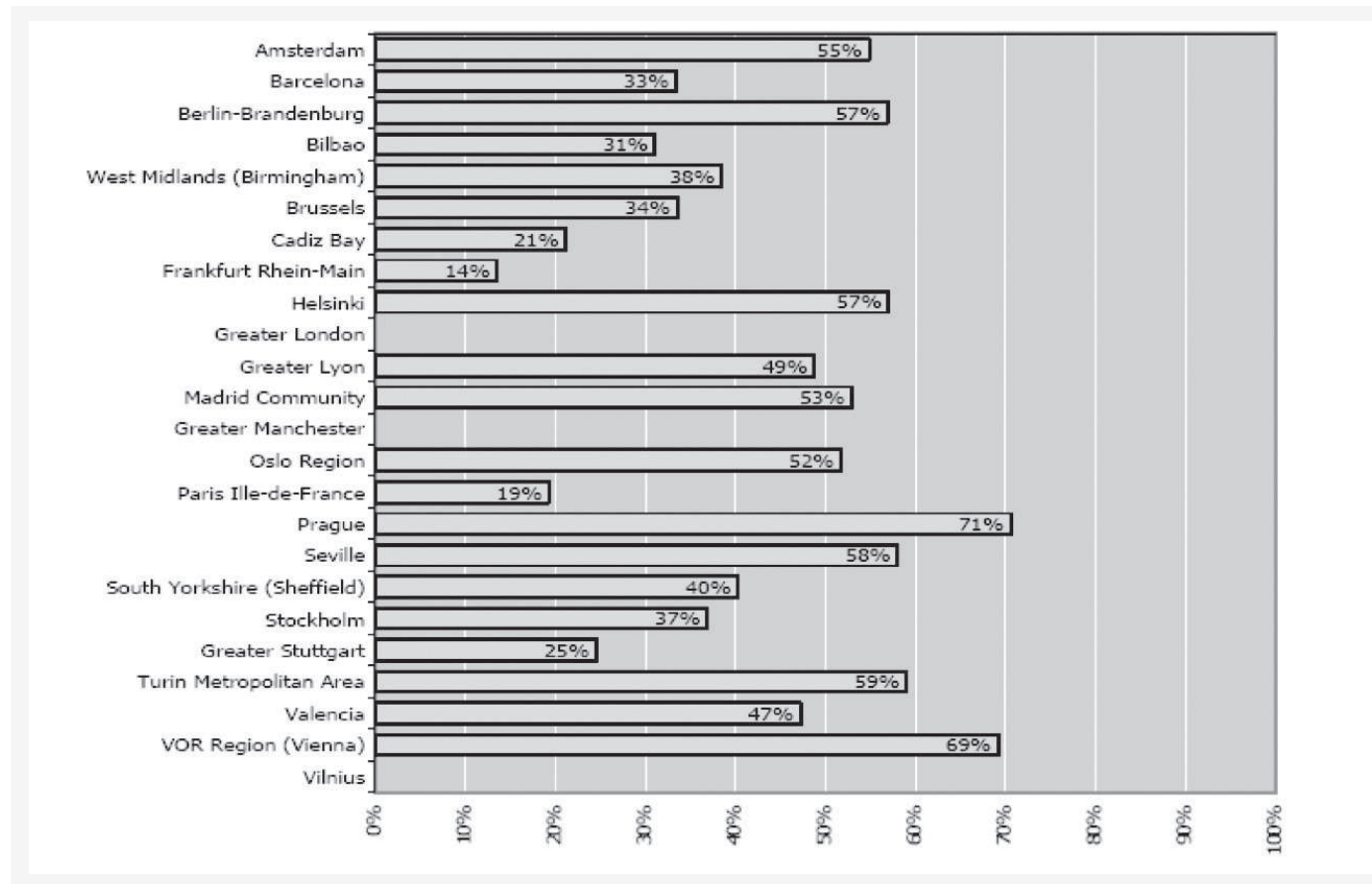
La movilidad urbana resulta necesaria, pero la forma en que satisfacemos esta necesidad ocasiona importantes problemas:

- La mayoría de las autoridades locales se enfrentan a problemas crecientes de congestión vial y contaminación.
- La gente deja de vivir en las ciudades debido a las condiciones ambientales.
- El aumento de los vehículos y la mayor velocidad de los desplazamientos da lugar a unas estructuras urbanas dispersas que dificultan el uso de transporte público y provocan a su vez mayores flujos de tráfico motorizado.

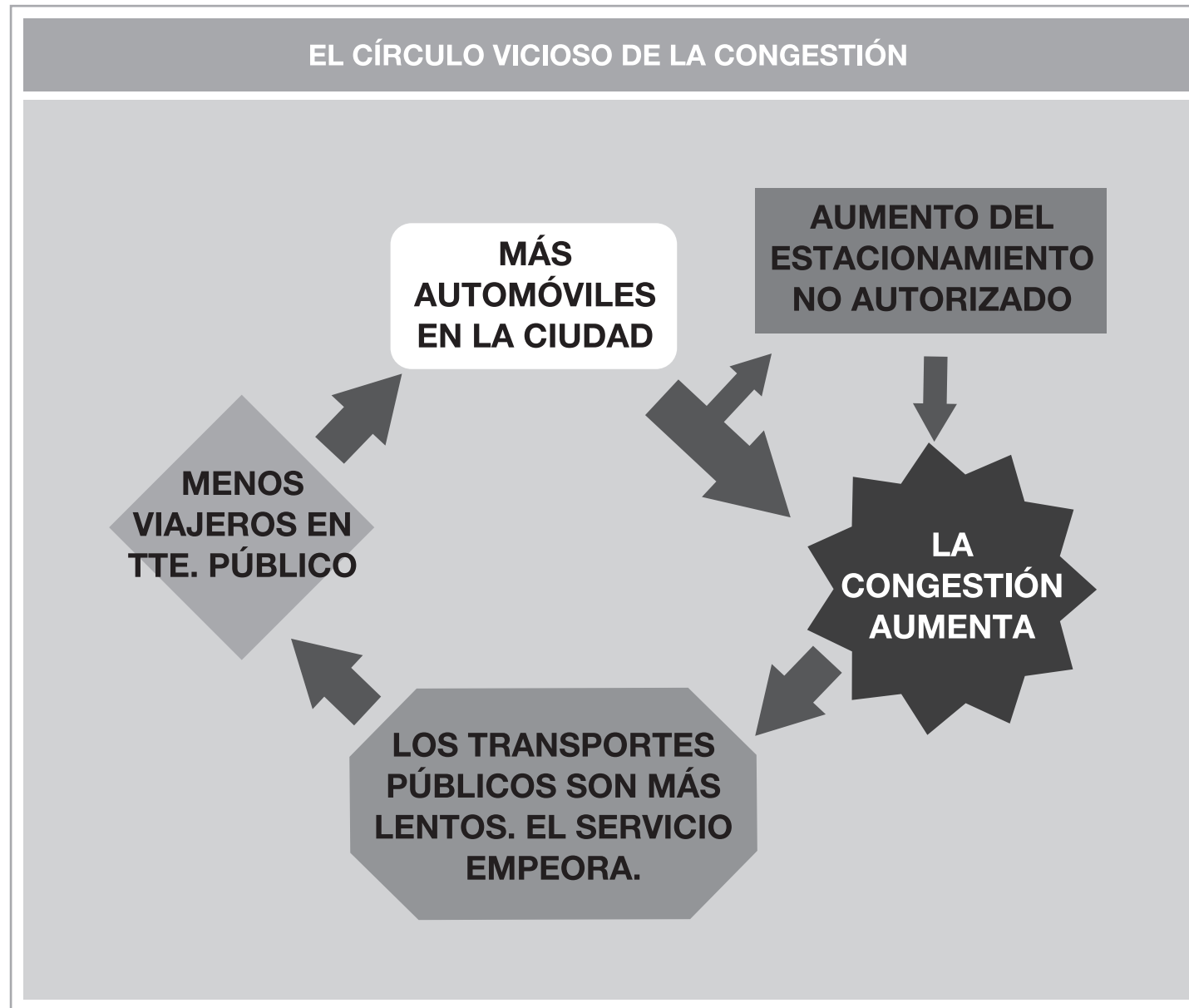
En la tabla de la página siguiente se observa como una parte importante de la gente vinculada a una ciudad vive fuera de ella en lo que se denominan como áreas metropolitanas.

La movilidad en las ciudades y áreas metropolitanas está ocasionando una serie de problemas que

PORCENTAJE DE POBLACIÓN CIUDAD PRINCIPAL/ÁREA METROPOLITANA



EMTAbarometer



podemos, de manera breve, resumir en problemas de congestión; problemas de medio ambiente y consumo de energía; de accidentes; de ocupación de espacio; y con problemas además de déficit en la accesibilidad a los transportes.

Una de las figuras clásicas que aparecen siempre al tratar estos temas es precisamente el círculo vicioso que nos produce el problema de la **congestión** que se recoge en la figura adjunta y que podemos enunciar como: “sube el nivel de renta, estructuramos el territorio de una determinada manera y tenemos más automóviles en la ciudad, si tenemos más automóviles en la ciudad aumenta la necesidad de estacionarlos y aparece el estacionamiento no autorizado; ello hace que la congestión aumente y que los transportes públicos de superficie sean más lentos; al ser más lentos disminuyen los viajeros en transporte público; y ello supone más utilización del coche, etc...”

¿Cómo romper este círculo?. En mi opinión es necesario que los transportes públicos no empeoren si no al contrario, mejoren y den mejores prestaciones que los automóviles en la ciudad. De esa manera se podrá conseguir que haya menos automóviles en la ciudad y que la congestión disminuya.

En cuanto a los impactos ambientales hay que se-

ñalar que, en lo referente al **ruido**, la principal fuente de ruido a la que está sometida a la gente en las ciudades es el ruido que proviene del tráfico, entre otras cosas porque en las ciudades otro tipo de actividades como las industriales no se producen dentro de ellas.

Respecto a la energía, cuyo consumo va unido a la **contaminación**, hay que destacar que en España el 40% de la energía se destina transporte y una buena parte de ella al transporte metropolitano. Por otro lado, la energía del transporte proviene en su gran mayoría del petróleo lo que hace que de cada tres barriles de petróleo que se consumen en Europa, dos van destinados al transporte lo cual nos da una idea de la importancia del tema en cuanto a contaminación. Los datos del libro verde del medio ambiente urbano son impresionantes: 350.000 muertes prematuras en Europa proceden de la contaminación atmosférica y 16.000 aproximadamente a España. Estos datos son discutibles, pero estamos hablando de un problema muy importante.

Además, la movilidad, tal y como la tenemos, resuelta hasta ahora en la mayor parte de las ciudades, no es una **movilidad para todos**. En el momento en que una persona tiene su movilidad reducida, simplemente porque vaya con su hijo en un carrito, porque se haya roto una pierna, porque es mayor o, en los casos

Medidas para reducción del ruido

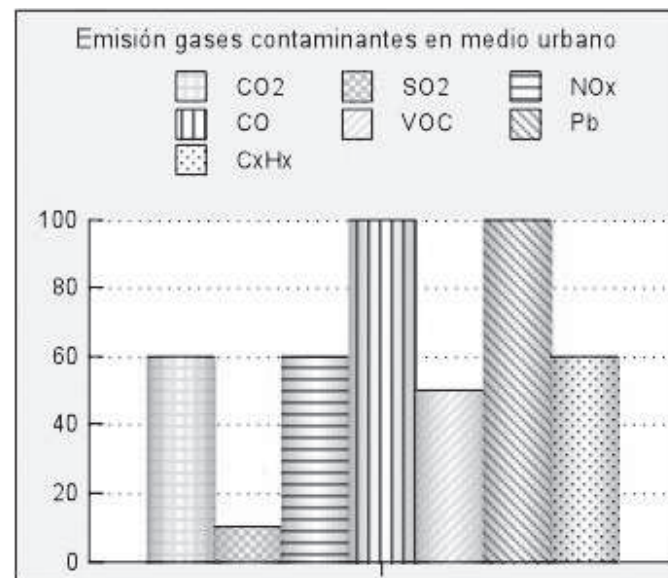
Trafico rodado

<p>Reducción de la densidad del tráfico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del transporte público • Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta • Gestión del tráfico y aparcamientos 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente. Por ejemplo, andar e ir en bicicleta • Ampliación del sistema de transporte público • Creación de instalaciones de aparcamientos disuasorios • Conceptos de gestión de aparcamiento • Estabilización de los flujos de tráfico • Reclasificación y/o desclasificación de vías de circulación
<p>Reducción del porcentaje de vehículos pesados de transporte de mercancías</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asignación de rutas para vehículos pesados de transporte de mercancías • Gestión de vías de circulación, por ejemplo, carreteras de circunvalación 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentración del tráfico en las vías adecuadas • Asignación de vías para estos vehículos • Prohibiciones y restricciones de circulación de estos vehículos a determinadas horas
<p>Disminución de la velocidad / medidas de moderación del tráfico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de las velocidades excesivas de conducción • Designación de zonas con un límite de velocidad de 30 km/h • Reorganización del trazado de calles • Designación de zonas (comerciales) de tráfico moderado
<p>Renovación del transporte público y de los vehículos (pesados) de transporte de mercancías Transporte público y vehículos (pesados) de transporte de mercancías</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de autobuses y tranvías con bajo nivel de ruido • Promoción de la utilización de vehículos (pesados) de transporte de mercancías con bajo nivel de ruido
<p>Mejora del pavimento de las vías de circulación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de las vías de circulación • Mejoras de las vías de tranvías 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de pavimentos con bajo nivel de ruido • Rehabilitación de vías de tranvías y mantenimiento habitual de dichas vías
<p>Pantallas acústicas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Barreras acústicas (con células solares) y montículos de tierra • Utilización de estructuras de edificios como pantalla • Utilización de túneles y depresiones
<p>Ventanas con aislamiento acústico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ventanas con tubos de ventilación • Sistema de ventilación
<p>Planificación urbanística</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción y eliminación del tráfico mediante la descentralización de los centros de ocio locales y reubicación en centros urbanos secundarios • Interposición de usos menos sensibles entre la fuente de ruido y los usos sensibles

MEDIO AMBIENTE: CONTAMINACIÓN

La circulación urbana es la causa del 40% de las emisiones de CO² y del 70% de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera.

Libro verde: "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana". Comisión Europea. COM (2007) 551

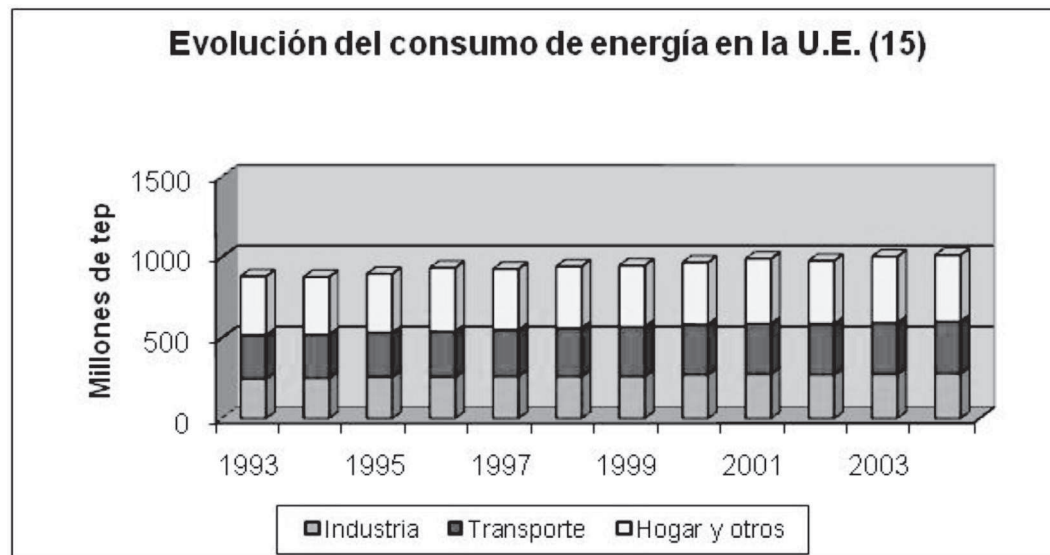


MEDIO AMBIENTE: ENERGÍA

El transporte es uno de los consumidores más importantes de energía:

- ❖ **En la Unión Europea, el 31,8% del total de energía en 2004.**
- ❖ **En el caso de España, el 40,7% del total de energía en 2004.**

Más del 95% de la energía para el transporte viene del petróleo.



más severos, porque vaya en una silla de ruedas, sus posibilidades de desplazarse en la ciudad se ven muy reducidas. Uno de los retos que tenemos planteados es el de un transporte para todos, con acceso también a la mayor parte del territorio, y con buena accesibilidad en vehículos estaciones y trayectos.

Los **accidentes** son, sin duda, el mayor problema al que se enfrenta el transporte y, en concreto, el transporte por carretera. Por causa de accidentes de carretera fallecen anualmente en la UE más de 40.000 personas y 1/3 de estos accidentes mortales se producen en áreas metropolitanas lo cual nos habla de unas cifras importantísimas.

Otro de los problemas a considerar es el de la **ocupación de espacio**. En las ciudades, tenemos un espacio limitado y ese espacio lo destinamos a hacer casas, a hacer calles, a hacer aceras, a hacer sitios de reunión, a hacer edificios oficiales, etc. Lo que ha ido ocurriendo es que en la ciudad el automóvil ha ido cogiendo cada vez más espacio a causa de la circulación y del aparcamiento y ese espacio que coge el automóvil no lo podemos destinar a otras cosas. En los nuevos desarrollos urbanos los porcentajes llegan a superar el 50%. Además, el predominio de las infraestructuras para el tráfico rodado en detrimento del transporte público,

supone unas pérdidas sensibles de las oportunidades de comunicación y socialización que caracterizaban las calles de las ciudades mediterráneas desde siempre. De alguna forma, hemos cambiado la calle como lugar de encuentro por la calle como lugar de paso y de paso prioritario de una serie de vehículos.

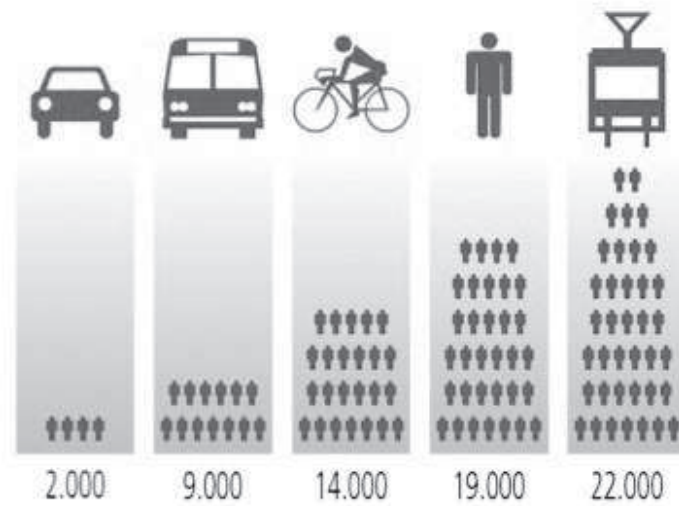
Para resolver estos problemas, al menos en parte, hay una serie de aspectos importantes que deben reseñarse:

- En primer lugar, indicar que cada ciudad es distinta y requiere sus soluciones adhoc cuando se hacen estudios de movilidad.
- Cuando hablamos de un problema complejo, como el que nos ocupa, y proponemos diversas soluciones, quiere decir que no hay ninguna solución, es decir, de alguna forma *no existe una solución única*: existen paquetes de medidas que según las combinemos de una manera o de otra nos darán un resultado u otro.
- Ninguna solución es buena desde todos los puntos de vista. Hay que elegir y hay que optar y, por ejemplo, si una calle se opta que sea para tráfico de automóvil esa calle no será muy buena para pasear; si damos prioridad al transporte público, será en detrimento del transporte privado. Todos

OCUPACIÓN DE ESPACIO

El espacio necesario para los desplazamientos realizados por distintas formas de transporte

Número de personas cruzando un espacio de 3-5m de ancho en entorno urbano durante un periodo de 1 hora



Los coches privados son mucho menos eficientes que los otros modos de transporte en las ciudades, sin tener en cuenta el espacio que requieren para aparcar

Fuente: UITP 2003: Billete para el futuro - 3 pasos para un transporte sostenible

quisieran la solución maravillosa que mejorase todos los problemas sin afectar a nadie pero ello, hasta el presente, no es factible.

- Los ciudadanos, como se ha dicho, se mueven para hacer algo, y las actividades están situadas en el territorio de una manera determinada. Por ello hay que *adoptar medidas que sobrepasen claramente el marco del transporte* e incidan en la ordenación territorial.

¿Cuáles son las medidas que podemos adoptar?. A título enunciativo, y recogido de diversos documentos fundamentalmente de la Unión Europea, cabe señalar:

- Incentivar la marcha pie y en bici.
- Optimizar el usos de las infraestructuras.
- Actuar sobre el estacionamiento, sobre la seguridad, el ruido, los usos del suelo.
- Actuar sobre la distribución urbana de las mercancías.
- Actuaciones singulares.
- Medidas relacionadas con el uso del automóvil como:
 - Tratar de incrementar la ocupación media del automóvil.
 - Restricciones al automóvil en forma de peajes.

- Limitaciones de acceso de coche a ciertas áreas (solo residentes).
- Restringir la velocidad de los coches.
- Restricciones a tipos de usuarios de los coches.
- Medidas relacionadas con el transporte público, como:
 - Mejorar las redes.
 - Mejorar el servicio.
 - Potenciar el intercambio modal.
 - Campañas de comunicación e imagen.
 - Vías reservadas, etc.
 - La información al usuario es un punto muy importante e interesante.
 - Que el transporte público sea imagen de la ciudad, con soluciones que se convierten en icono colaborando en mejorar la imagen de la misma.

En resumen la gente tiene necesidad de desplazarse, haciéndolo entre puntos que sobrepasan claramente el marco de la ciudad, ya que la gente vive o trabaja, en ocasiones, a distancias considerables. Para desplazarnos disponemos de modos diferentes con características distintas y muchas veces conforme la ciudad se hace más grande necesitamos utilizar más de

un modo, siendo imprescindible la *coordinación entre modos* en el espacio, en el tiempo, en los horarios y en el precio.

Las soluciones existentes son complejas y tienen que abarcar distintos aspectos, transporte, urbanismo, uso del suelo,... y estos aspectos sobrepasan el ámbito municipal. ¿Cómo gestionar esto?. Para ello aparece la creación de nuevos entes técnico políticos: los **consorcios**, (u otras figuras similares) que nos permiten la gestión común de los transportes. Hay que establecer un marco institucional y organizativo adecuado, es decir una autoridad pública que determine y defina los servicios a realizar, que planifique las infraestructuras necesarias y que establezca el marco tarifario y reglamentario de la explotación de los servicios.

Los consorcios comenzaron en Hamburgo, realizándose una asociación entre operadores y administradores, siendo esta la fórmula genérica más utilizada en estos casos.

En Reino Unido se contemplan siete grandes áreas metropolitanas que regulan concesiones y administran las subvenciones por tarificación social.

Francia tiene bastante bien organizados los desplazamientos, ya que se obliga a que haya unas autoridades organizadoras de transporte colectivo, pero por

otro lado se permiten crear asociaciones entre estas agrupaciones para ofrecer sistemas integrados, obligando a ciudades mayores de 100.000 habitantes a realizar una serie de estudios de desplazamientos, los denominados PDU's.

En España se han optado por distintas fórmulas para crear estos consorcios como se verá más adelante.

Si hablamos de una concepción multimodal del sistema colectivo cabe preguntarse qué competencias pueden ser asumidas por el ente encargado de su gestión. Las *competencias* que puede asumir este ente son algunas o todas las relacionadas con: planificar las infraestructuras; planificar los servicios; encargarse de una financiación adecuada; los contratos de explotación; controlar las tarifas; y la imagen de todo como algo unitario.

Cabe decir que existen varios *niveles de competencias*, el primero de ellos sería actuar sobre los transportes colectivos; un segundo nivel, añadir la coordinación de los transportes colectivos con el tráfico, taxis y el estacionamiento; y un tercer nivel sería coordinar lo anterior con la planificación urbanística.

¿Qué *instrumentos* necesitan los consorcios para llevar adelante su función?. Por un lado hacen falta instrumentos de gestión en forma de contratos entre los

CONSORCIOS EN EUROPA

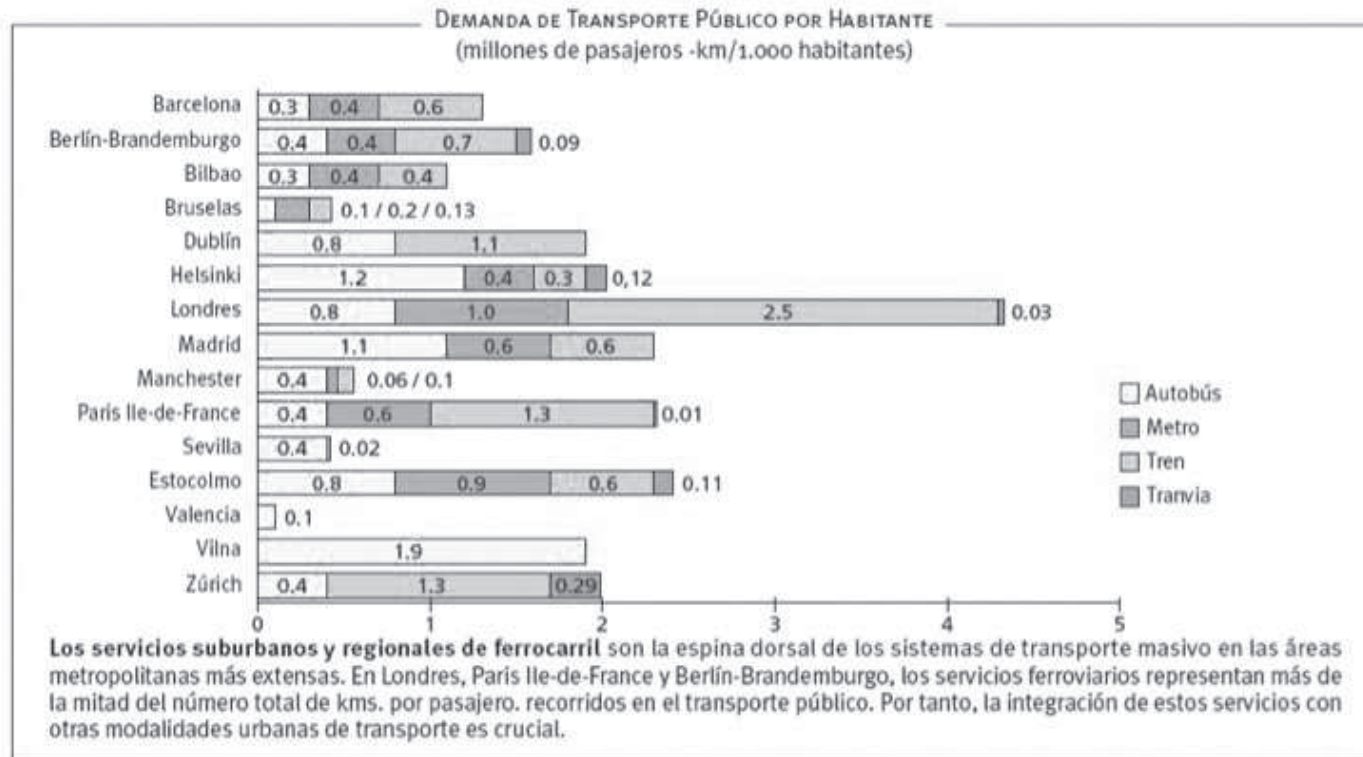
ALEMANIA, AUSTRIA, SUIZA: **Verkehrsverbünde** (asociaciones entre operadores y administraciones). Primer consorcio de sólo operadores en Hamburgo 1965

REINO UNIDO: **Passenger Transport Authorities (PTA)**, creadas entre 1968 y 1972 en las siete grandes áreas metropolitanas fuera de Londres, **regulan las concesiones y administran las subvenciones por tarificación social.**

FRANCIA: **AOT** (Autoridad Organizadora de Transportes Colectivos). La ley SRU (Ley solidaridad y renovación urbanas (SRU), de 13 de diciembre de 2000) permite **crear asociaciones entre AOT de diferente nivel: intermunicipal, departamental y regional para ofrecer sistemas tarifarios integrados y otros servicios.**

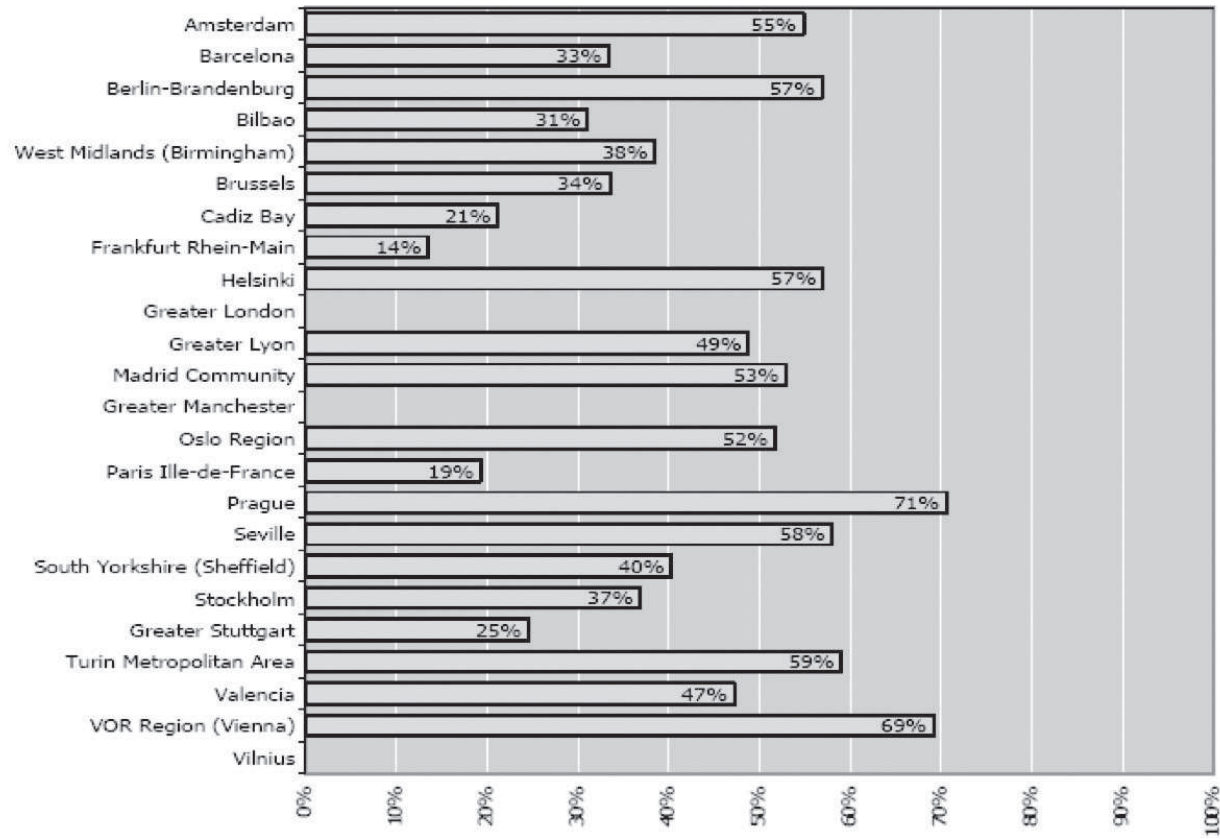
ESPAÑA: Competencias municipales, autonómicas y estatales. **Acuerdos entre administraciones para crear Consorcios**

CONSORCIOS EN EUROPA



EMTA barometer

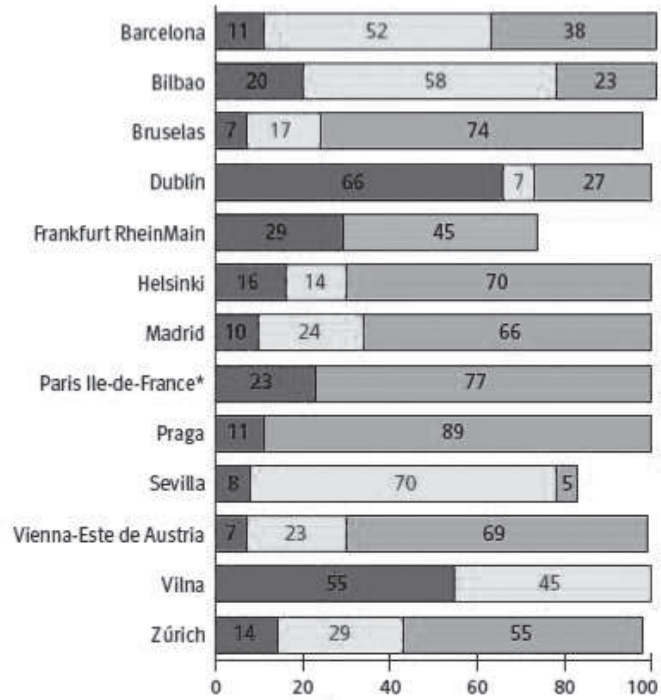
PORCENTAJE DE POBLACIÓN CIUDAD PRINCIPAL / ÁREA METROPOLITANA



EMTAbarometer

CONSORCIOS EN EUROPA

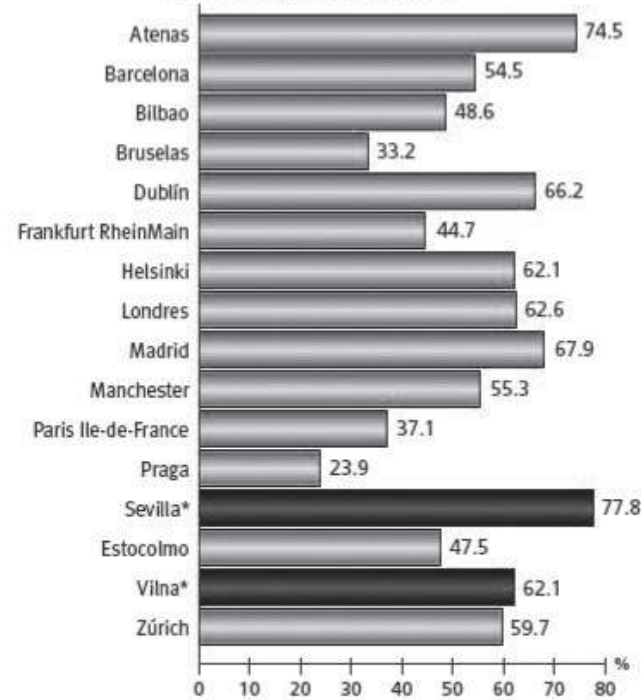
Utilización de los distintos títulos de transporte (%)



* Paris: billete sencillo + múltiple

■ Billete sencillo
 □ Viajes múltiples o abono diario
 ▒ Abonos de temporales (semanal, mensual, anual)

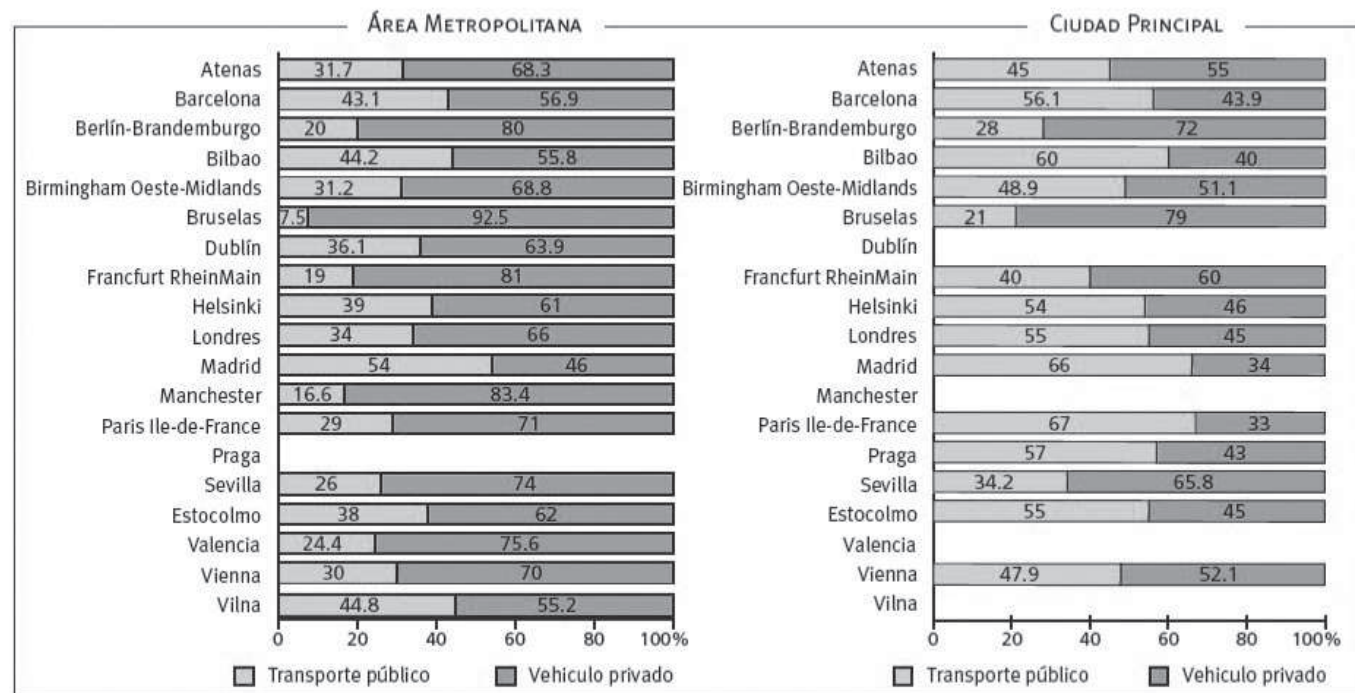
Cobertura de los costes de explotación por los ingresos tarifarios



* Sevilla y Vilna: sólo se ha considerado transporte en autobús

EMTAbarometer

CONSORCIOS EN EUROPA



PARTICIPACIÓN PÚBLICO/PRIVADO DISTINTA EN CIUDAD PRINCIPAL Y EN ÁREA METROPOLITANA. DISTINTA SEGÚN CADA CASO

EMTAbarometer

operadores y el consorcio y por otro lado es necesario contemplar las inversiones y financiación.

¿De dónde se obtienen los *fondos* necesarios?. En primer lugar del usuario, pero también de las subvenciones públicas buscando siempre marcos financieros estables. También existen, en ocasiones, fondos de origen inmobiliario, ya que si hay una infraestructura de transporte que supone una revalorización de los terrenos adyacentes una parte de esa plusvalía puede y debe ser para el que realiza esa infraestructura de transporte. En Francia, además, hay un impuesto que pagan las empresas de transporte, con más de nueve trabajadores, por el hecho de tener facilidades en el transporte público y que está destinado directamente al transporte público.

En España, no existe un marco institucional de estos consorcios, aunque esto no ha sido óbice para que proliferen mucho. Basta ver que en 1997 habían 4 autoridades de transporte y en el 2007 eran 17. Para ello se trata de, a base de dialogar entre instituciones públicas que no tienen relaciones de jerarquía, conseguir gobernar el fenómeno de la movilidad en su dimensión correcta, que es la metropolitana. Están basadas en la corresponsabilidad institucional y la coordinación administrativa para poder gobernar las ciudades.

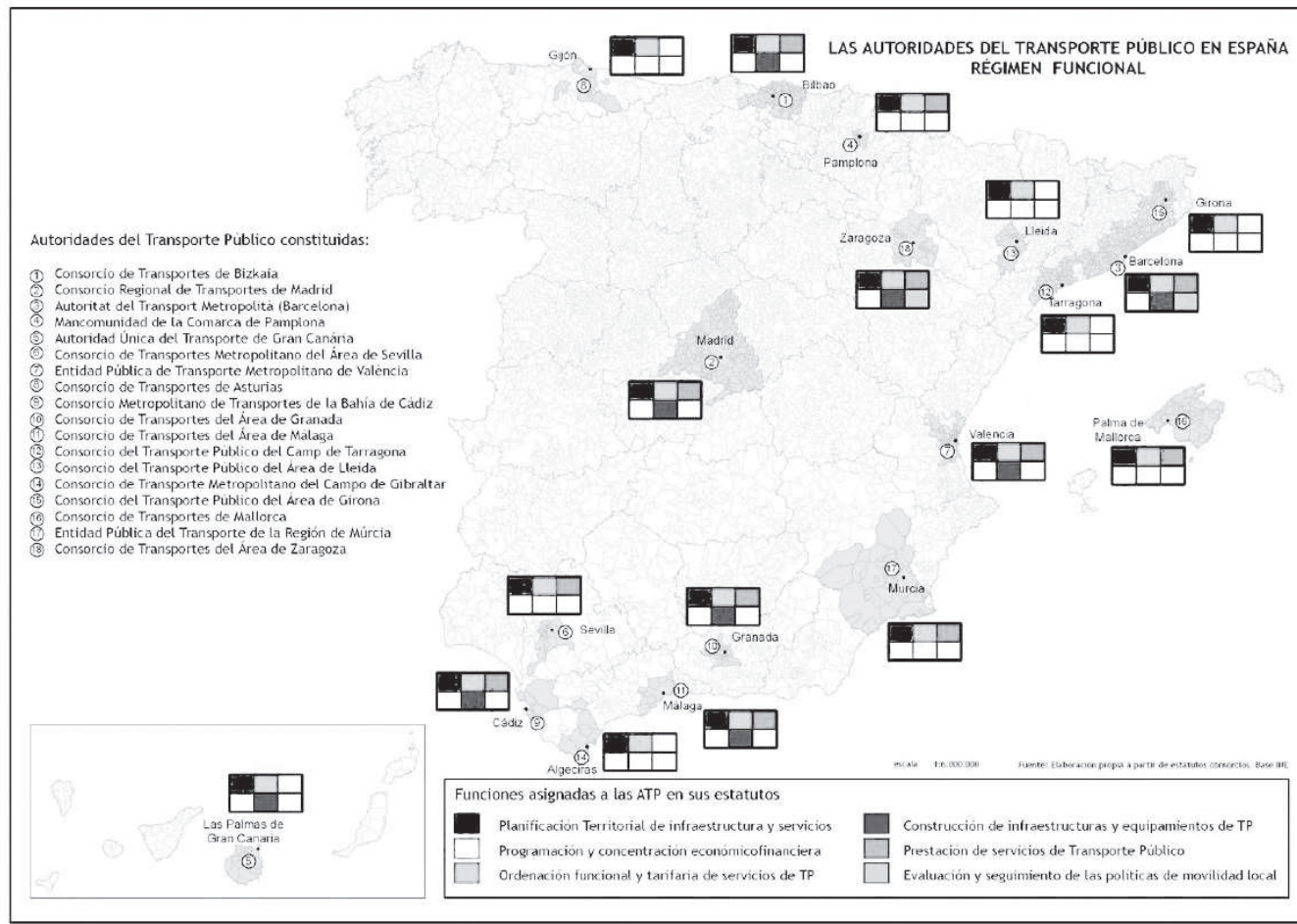
Pasando revista al esquema y a los acuerdos que se han utilizado en España, las fórmulas seguidas son diversas, aunque más importante que la adopción de una u otra fórmula, son los resultados que se obtienen:

- Entidades funcionales sin entidad jurídica, es decir órganos de coordinación, pero competencias ejecutivas tienen muy pocas, este es el caso del TAM en Alicante o de Galicia.
- Entidades con una identidad institucional, con personalidad jurídica y que de alguna forma nacen de la voluntad de delegar responsabilidades por parte de la administración competente a un ente distinto que se crea nuevo dependiente de la administración.
- Otra fórmula nueva, como la que ha adoptado la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, que es la de entidad pública empresarial sujeta a derecho privado.

Los desplazamientos originan diversos problemas, que han sido enunciados anteriormente, y que dependen en gran medida de los modos utilizados. Las soluciones a estos problemas son muy complejas y deben abordarse de manera conjunta y siempre con una óptica global.

Para gestionar correctamente la movilidad es ne-

Funciones de las ATP en España



Jornadas sobre Movilidad. IV Jornada Técnica del Observatorio de la Movilidad Metropolitana
El papel de las Autoridades del Transporte en la Integración Modal. Barcelona, 27 de marzo de 2007.

AUTORIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO (CONSORCIOS) EN ESPAÑA ⁽¹⁾

ATP COMO ENTIDADES CON IDENTIDAD INSTITUCIONAL

ATP como Entidades Locales de Ámbito Supramunicipal

- ❖ MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS - Voluntaria
- ❖ ENTIDAD METROPOLITANA , no territorial y creada por Ley de la Comunidad Autónoma - eTM Valencia

ATP como Consorcios Interadministrativos.

- ❖ Entidad basada en la legislación básica local o autonómica, como organismo público a los que sus componentes, voluntariamente, han cedido sus competencias sobre una materia
- ❖ Consorcio de Transporte de Bizkaia , Consorcio Regional de Transportes de Madrid, promoción y coordinación por parte de la Junta de Andalucía de la red de Consorcios

ATP como Entidad Pública Empresarial sujeta a derecho privado

- ❖ Con normativa específica de las Comunidades Autónomas
- ❖ Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia

⁽¹⁾ IV Jornada Técnica. El papel de las Autoridades de Transporte en la Integración Modal. Francisco Medina. Director Consultor de Gabinet GAUDI. Barcelona, 27 de marzo de 2007.

AUTORIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO (CONSORCIOS) EN ESPAÑA ⁽¹⁾

ATP COMO ENTIDAD FUNCIONAL SIN PERSONALIDAD JURÍDICA



- ❖ Se establecen como una relación de colaboración o cooperación a través de la suscripción entre administraciones públicas interesadas de convenios con carácter voluntario y base negocial.
- ❖ Estos convenios interadministrativos son consecuencia de la aplicación del respectivo Plan Sectorial de Transporte Metropolitano promovido por la Comunidad Autónoma, y además, incluyen la creación de un órgano, normalmente de composición plural y gestión común que actúa como comisión mixta de seguimiento con carácter ejecutivo, haciendo las veces de Autoridad del Transporte.
- ❖ Funcionan como meros órganos de coordinación con pocas o ninguna competencias ejecutivas.

⁽¹⁾ IV Jornada Técnica. El papel de las Autoridades de Transporte en la Integración Modal. Francisco Medina. Director Consultor de Gabinet GAUDI. Barcelona, 27 de marzo de 2007.

AUTORIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO (CONSORCIOS) EN ESPAÑA ⁽¹⁾

ATP COMO ENTIDAD FUNCIONAL SIN PERSONALIDAD JURÍDICA

EJEMPLOS:

- ❖ TAM (Transporte Alicante Metropolitano)
- ❖ Áreas de Ferrol, A Coruña, Santiago, Ourense, Vigo, Pontevedra y Lugo a través de los respectivos convenios enmarcados en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia
- ❖ Áreas metropolitanas de Castilla y León a través de los Planes Coordinados de Explotación del Transporte Metropolitano de Salamanca, Palencia, Valladolid, Burgos y Ponferrada.

⁽¹⁾ IV Jornada Técnica. El papel de las Autoridades de Transporte en la Integración Modal. Francisco Medina. Director Consultor de Gabinet GAUDI. Barcelona, 27 de marzo de 2007.

cesario, en el caso de ciudades de un cierto tamaño y complejidad, establecer unos “entes” o consorcios que contemplen la movilidad en su conjunto y logren una coordinación en tiempo (horarios), espacio (intercambio entre modos) y coste (tarificación única) de los diferentes modos que atienden las necesidades de movilidad.

Estos consorcios, para cumplir mejor su función, deberían tener competencias en los campos de las infraestructuras de transporte, la planificación de los servicios, el tráfico, el estacionamiento y la planificación urbanísticas y usos del suelo. La financiación estable y suficiente de estos entes o consorcios es imprescindible.

Ya por último, recordar que no es posible un desa-

rrollo sostenible sin una movilidad que, a su vez, sea sostenible. Este es el gran reto en el que debemos seguir avanzando.

Como conclusiones más importantes cabe reseñar que para llevar a cabo nuestras actividades de trabajo, compra, ocio, etc. nos desplazamos diariamente entre diversos puntos que, en muchos casos, superan el ámbito propio del municipio para alcanzar lo que denominamos áreas o regiones metropolitanas.

Estos desplazamientos se realizan utilizando diversos modos: a pie, transporte público, coche, etc.; a unas horas determinadas. Los desplazamientos a pie en el ámbito de la movilidad diaria son muy importantes ya que cualquier otro viaje tiene, normalmente, una etapa a pie. Por ello deben ser especialmente cuidados.

CONCLUSIONES

- ❖ LA MOVILIDAD ES NECESARIA PARA PODER LLEVAR A CABO LAS NECESIDADES DE TRABAJO, COMPRA, OCIO...
- ❖ NOS DESPLAZAMOS EN NUESTRA MOVILIDAD DIARIA:
 - ❖ EN ÁMBITOS QUE SUPERAN LA CIUDAD: ÁREAS REGIONES METROPOLITANAS
 - ❖ UTILIZANDO DISTINTOS MODOS: A PIE, BICI, COCHE, TRANSPORTES PÚBLICOS...
 - ❖ A HORAS DETERMINADAS: HORAS PUNTA Y VALLE
- ❖ LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE TIENEN UNA IMPORTANCIA MUY CONSIDERABLE EN NUESTRAS CIUDADES Y SE DEBEN POTENCIAR
- ❖ LOS DESPLAZAMIENTOS ORIGINAN PROBLEMAS QUE DEPENDEN DE LOS MODOS UTILIZADOS
- ❖ LAS SOLUCIONES SON COMPLEJAS Y DEBEN ABORDARSE CON UNA ÓPTICA GLOBAL

CONCLUSIONES

- ❖ PARA GESTIONAR LA MOVILIDAD RESULTA NECESARIO ESTABLECER UNOS “ENTES” O CONSORCIOS QUE CONTEMPLAN LA MOVILIDAD EN SU CONJUNTO.
- ❖ LA VISIÓN GLOBAL EXIGE UNA COORDINACIÓN EN TIEMPO, ESPACIO Y COSTE DE LOS DIFERENTES MODOS QUE INTERVIENEN EN LA MOVILIDAD
- ❖ LOS CONSORCIOS (U OTRAS ENTIDADES) DEBERÍAN TENER COMPETENCIAS EN LOS CAMPOS DE:
 - INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO
 - PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRÁFICO Y ESTACIONAMIENTO
 - PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y USOS DEL SUELO
- ❖ RESULTA IMPRESCINDIBLE UNA ADECUADA FINANCIACIÓN DE CONSORCIOS
- ❖ NO ES POSIBLE UN DESARROLLO SOSTENIBLE SIN UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE... **Y POR ELLO DEBEMOS SEGUIR AVANZANDO**