

III FORO
de la
movilidad
de la región de murcia

VII Jornada técnica del omm

Moderador:

Sr. D. José Luis Pertierra Rodríguez

Ilma. Sra. Dña. Carmen María Sandoval Sánchez

Sr. D. Miguel Cano Rodríguez

Ilmo. Sr. D. José Vicente Albaladejo Andréu

Ilma. Sra. Dña. M^a Belén Pérez Martínez

Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz

SESIÓN 2

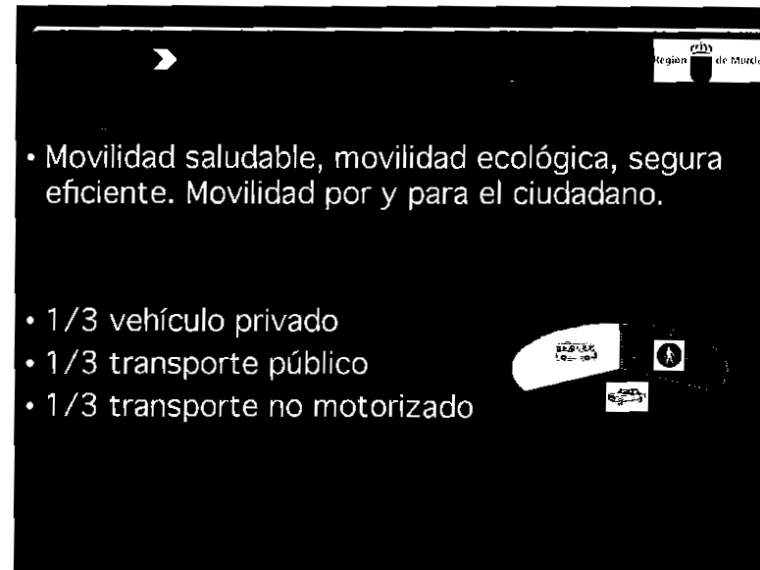
TRANSPORTE: SEGURIDAD VIAL Y ACCESIBILIDAD

Buenas tardes a todos. La ponencia de hoy sobre seguridad vial y accesibilidad nos daría yo creo que no para una ponencia sino para un Foro completo, sobre todo en la Región de Murcia. La Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio desde hace unos años está trabajando firmemente en temas de seguridad vial, de movilidad sostenible y de accesibilidad en igualdad de condiciones para todos los ciudadanos. Por eso he puesto esta primera diapositiva de los objetivos - aparte de otros lógicamente fundamentales para la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio en este momento -, como son la movilidad sostenible, la seguridad vial y la accesibilidad. Voy a intentar contarles brevemente todas aquellas actuaciones que estamos realizando desde la Consejería de Obras Públicas en estos tres aspectos fundamentalmente y empezamos principalmente con lo que es la estructura y los organismos dentro de la propia Consejería que se ocupan de estos tres temas: de la movilidad sostenible, la seguridad vial y lo que es la accesibilidad. La Dirección General de Transportes y Puertos, la Dirección General de Carreteras y la Entidad Pública del Transporte.

Desde estos tres organismos estamos trabajando para conseguir una movilidad sostenible, una movilidad como bien indica el logo del Foro de la

Movilidad “una movilidad por y para el ciudadano”, una movilidad saludable, una movilidad ecológica, una movilidad segura y además una movilidad eficaz y eficiente, que es lo que exigen los ciudadanos de la Región de Murcia.

Les pongo en esta diapositiva la fórmula de los grandes gurús de la movilidad, el objetivo al cual tenemos que intentar llegar, un tercio-un tercio- un tercio, una movilidad basada en un tercio de los desplazamientos en vehículo privado, un tercio en transporte público y un tercio en transporte no motorizado.



➔

Región de Murcia

- Movilidad saludable, movilidad ecológica, segura eficiente. Movilidad por y para el ciudadano.
- 1/3 vehículo privado
- 1/3 transporte público
- 1/3 transporte no motorizado

En Murcia estamos ya en ese tercio del transporte público y nos falta alcanzar en la Región ese tercio de transporte no motorizado restándolo a lo que es la utilización del vehículo privado, ese es el objetivo: disminuir transporte en vehículo privado y aumentar transporte no motorizado y transporte público.

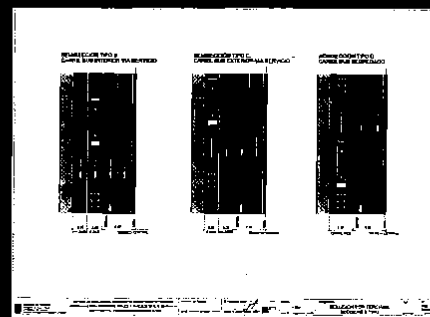
Ahora intentaré contarles las “Políticas y líneas de actuación” que hemos llevado a cabo durante estos dos, tres últimos años, para el Fomento del transporte público.

1. Ayudas a las líneas de débil tráfico.
2. Ayudas a la renovación y adaptación de la flota,
3. Ayudas a los distintos sectores del transporte -fundamentalmente al universitario- y

4. Campañas de fomento del transporte público. Ya esta mañana el gerente de la Entidad Pública del Transporte les habrá comentado alguna de las campañas que se han realizado como fue la campaña del “Día D” que comenzó a realizarse hace dos años y este año hemos querido insistir fundamentalmente con el colectivo que creemos es más importante, los niños. Son los hombres y mujeres del mañana y sin duda, son los que van a concienciar a los mayores. Hemos comenzado a trabajar en campañas pioneras en España, que han tenido una gran aceptación y que permiten conocer a los más pequeños medios de transporte público no usuales para ellos, como son el avión o el tren, “aprende volando” o “aprende viajando en tren”.

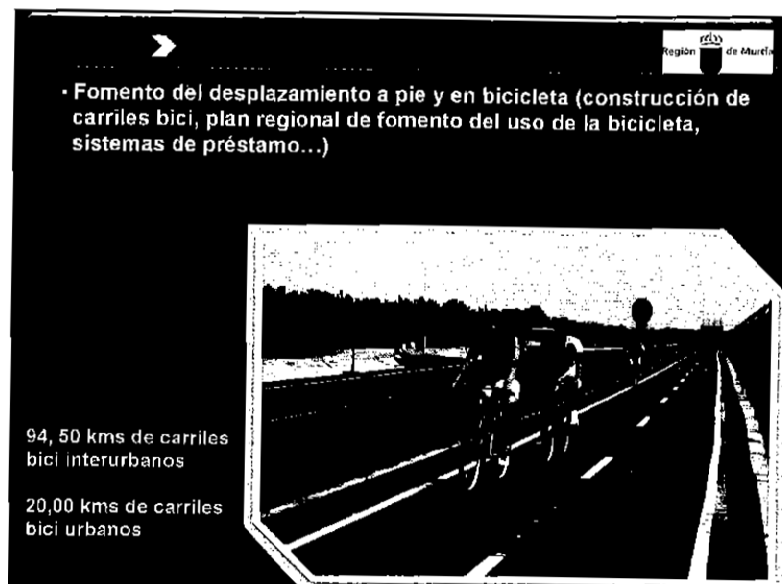
5. Otras líneas de actuación en construcción de nuevas infraestructuras. En infraestructuras de transporte hemos decidido trabajar en potenciar las plataformas reservadas y tenemos ya en proyecto el “carril bus VAO Molina - Murcia”, así como la tranviarización del FEVE Cartagena- Los Nietos y su extensión a Cartagena y Mar Menor. Esto sería lo que es uno de los planos de este proyecto de Carril Bus VAO de Molina con las secciones que se utilizarán en este proyecto.

- Construcción de nuevas infraestructuras (Plataforma Reservada).
 - Carril Bus va de Molina-Murcia.
 - Tranvía del Area Metropolitana de Murcia.
 - Tranviarización de Feve en Cartagena y ampliación a Cartagena y Mar Menor.



6. El fomento del desplazamiento a pie y en bicicleta. Para ello hace dos años implementamos una serie de ayudas destinadas a los municipios para construcción de carriles bici, para peatonalización de zonas, para sistemas de préstamo de bicicleta que han tenido muchísima aceptación. Por otro lado desde la Dirección General hemos comenzado a trabajar en el Plan Director de la Bicicleta, lo cual nos ha permitido definir el diseño de carriles bici intermunicipales que tuviesen gran demanda (como

son el carril bici del Guadalentín o el Mar Menor), así como medidas para fomentar el uso de la bicicleta. En los últimos años hemos construido casi 100 Km. de carriles bici interurbanos.



Pasamos a la parte de seguridad vial. Desde la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio se ha trabajado fundamentalmente en tres apartados relacionados con la seguridad vial: seguridad vial en infraestructuras, seguridad vial en material móvil y formación en seguridad vial.

Hay que destacar que el Consejero desde el primer momento estuvo muy concienciado en los temas de seguridad vial, de ahí que fuimos la primera Región que formamos parte de la iniciativa "Ponle Freno" y también hemos sido de las pocas regiones que están adheridas a la Carta Europea de la Seguridad Vial.

Seguridad vial en infraestructuras (lógicamente tendríamos que hablar de seguridad vial en el trans-

porte), pero no podemos hablar de seguridad vial sin hablar de actuaciones en infraestructuras, vinculadas al transporte como es la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Existe un Plan de Seguridad Vial bianual donde se proyectan, donde se estudian todos los tramos de concentración de accidentes, todas las zonas con mayor potencial de accidentalidad y lo que hacemos es diseñar actuaciones en estas zonas para eliminar estos puntos de riesgo y que son intersecciones, cruces, a través de la construcción de glorietas, eliminación de curvas peligrosas y acondicionamiento de determinados trazados así como otras actuaciones novedosas que se han ido implantando (farolas anti-choque, pavimentos adherente, etc...).

Otras actuaciones también importantes en seguridad vial son las actuaciones de supresión de pasos a nivel. Este plan de supresión de pasos a nivel a través de convenios con la Dirección General de Ferrocarriles, con Adif y con FEVE, nos ha permitido suprimir 26 pasos a nivel en la Región de Murcia así como tener en marcha la supresión de otros 17 pasos a nivel. En esta foto podemos ver una actuación de supresión de un paso a nivel que ha supuesto un cambio total para la ciudad de Lorca en la mejora de la seguridad vial así como del tráfico, sin lugar a duda.

Otro proyecto también muy interesante que hemos puesto en marcha es el llamado ciclo-seguridad. Este ha consistido en convertir en más seguras determinadas carreteras de la Región de Murcia muy utilizadas por ciclistas. Son generalmente carreteras de montaña, carreteras con una IMD muy baja, carreteras de segundo o tercer nivel y en las que

confluyen el vehículo automóvil con la bicicleta. Se ha creado una señalización específica para concienciar al automovilista de la presencia del ciclista y que deben convivir en el mismo entorno.

También la construcción de determinadas infraestructuras propias de transporte de pasajeros en plataformas reservadas van a contribuir a la seguridad vial fundamentalmente en ciudades. Esta mañana ya comentaban como son de importantes estas actuaciones en carriles bus, actuaciones de plataforma reservada para mejorar lo que es la seguridad vial del ciudadano.

Otra actuación que hemos lanzado para la mejora de la seguridad vial en este caso, relacionada más con el transporte de mercancías que con el transporte de pasajeros, fue un plan de estaciones de pesaje, el primer plan de estaciones de pesaje que se ha hecho en España. Un Plan destinado a controlar el exceso de peso del transporte de mercancías, ya que se ha comprobado que esto es causa de deterioro de las infraestructuras de carretera, y repercute muy negativamente sobre la seguridad vial.

Bueno pues ya hemos hablado de seguridad vial en infraestructuras y pasamos ahora a seguridad vial en material móvil. Ya también esta mañana imagino habrán conocido el Plan PAPI, proyecto con el cual el 50% de los autobuses escolares a finales de este año estarán dotados de cinturones de seguridad normativa que va a ser obligatoria en 2012.

También y lógicamente al hablar de seguridad vial tenemos que hablar de nuevas tecnologías, tecnologías para la mejora de la seguridad vial en viajeros

y tecnologías para la mejora de la seguridad vial en transporte de mercancías. Todo lo que suponga la implantación de nuevas tecnologías en gestión de flotas va a suponer sin duda una mejora de la seguridad vial y en todo ello hemos trabajado también para el transporte de viajeros por autobús, para el sector del taxi y para el sector de mercancías.

Bueno y finalmente formación en seguridad vial. Desde la Consejería también se está trabajando en apoyo a la formación sobre todo por lo que nos obliga el Real Decreto 1032/07 en el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. Hay un módulo específico para formación en seguridad vial de los conductores, y efectivamente es otro de los puntos en los que estamos trabajando y apoyando sobre todo en aquellas subvenciones que se han dado a asociaciones como son FROET para la construcción de centros de formación.

Transporte y accesibilidad. Transporte para todos los ciudadanos, en igualdad de condiciones. Conseguir la accesibilidad al transporte, mediante la adaptación de infraestructuras, del material móvil y mediante una nueva legislación. Para conseguir esto, en los últimos años la Consejería de Obras Públicas ha invertido 615.000,00 euros en ayudas a la renovación de flota. También se ha subvencionado a vehículos adaptados a entidades sin ánimo de lucro, con lo cual estas entidades podían adquirir vehículos, no es ya transporte público es transporte privado, pero para aquellas personas que tenían problemas de movilidad reducida, de percepción sensorial. También el sector del taxi está siendo apoyado para

la adaptación de vehículos (el denominado euro-taxi). Podemos decir que el 90% de la flota urbana de Murcia está en la actualidad adaptada.

Han sido adaptadas y acondicionadas distintas infraestructuras de transporte, como marquesinas, estaciones de autobuses, todas ellas con las condiciones de accesibilidad que marcaba tanto al Ley de Accesibilidad de la Región de Murcia, como el Real Decreto que lo establecía. En el momento actual estamos trabajando en una nueva legislación que regulará la movilidad y accesibilidad en el transporte público, “la Ley de Transporte y Movilidad de la Región de Murcia”.

Una ley que ya está prácticamente terminada, estamos elaborando en coordinación con las distintas asociaciones en el capítulo de accesibilidad y el objetivo es pues llegar a la accesibilidad universal y en ella vamos a regular todo lo que es accesibilidad total en transporte urbano y metropolitano, la accesibilidad que debe tener el transporte interurbano y la accesibilidad que deben de tener las infraestructuras vinculadas al transporte, estaciones de autobuses, marquesinas, espacios vinculados al transporte.

No les quiero entretener más pues creo que les he dado una visión global de lo que ha trabajado y está trabajando la Consejería de Obras Públicas.

Como conclusión: una movilidad para y por el ciudadano, una movilidad eficaz y eficiente, una movilidad accesible y segura.

El municipio de Murcia cuenta con una extensión de 881 km², una población de 486.000 habitantes, con un núcleo central de 170.000 habitantes y 53 núcleos diferenciados en pedanías distantes entre 1 y 36 Km., con poblaciones un tanto dispares, entre 259 y 18.000 habitantes. Situados en una zona y rodeados por poblaciones de importancia como Alcantarilla y Molina y que configura un área metropolitana no como tal pero si como facto de más de 550.000 habitantes. La evolución del área de Murcia desde el año 96 como referencia, ha crecido un 23% y tenemos una ciudad muy configurada como área de servicios pero también tenemos actividad industrial y agrícola que no es desdeñable de cara a situar.

El Ayuntamiento de cara a las actuaciones de movilidad se planteó hacer un plan que llamamos “Plan de Movilidad Urbana Sostenible” - PMUS - y que después de un proceso de información y participación ciudadana con mesas de movilidad, pues trata de definir las líneas maestras de movilidad y transporte a corto, medio y largo plazo, así como disponer de un modelo, para cambio modal a favor del peatón, el transporte público, la bicicleta, basado en la implantación del tranvía como vertebrador del sistema y así disponer de un conjunto de medidas complementarias que favorezcan el intercambio modal.

La situación en el año 2009, el año en el que se iniciaron todos los estudios

En el área urbana de Murcia recibimos diariamente 1.200.000 viajes, teniendo en cuenta a todos los modos, una motorización en torno a 2,5 viajes por habitante/día, que si comparamos con otras ciudades es realmente alta, equivalente a Valencia y similares. El 56,7% de los viajes son mecanizados y el 43,3% es a pie. De los viajes mecanizados el 75% es en vehículo privado, el 12,2% es en autobús y el 12,5% en otros modos. El 14% de la población vive en Murcia pero es origen y destino del 38% de los viajes totales, el 40% de ellos son mecanizados y la

III FORO DE LA MOVILIDAD De la Región de Murcia. 2010

LA SINGULAR CONFIGURACION DEL MUNICIPIO DE MURCIA.

- EXTENSION: 881,10 KILOMETROS CUADRADOS.
- POBLACION: 486.000 HABITANTES EMPADRONADOS
- UN NUCLEO CENTRAL: MURCIA-CIUDAD, CON 170.000 RESIDENTES
- 53 NUCLEOS DIFERENCIADOS (PEDANIAS):
 - DISTANTES ENTRE 1 Y 36 KM. DEL CENTRO
 - POBLACIONES ENTRE 259 Y 18000 RESIDENTES.
- POBLACIONES LIMITROFES IMPORTANTES: Alcantarilla, Molina...
CONFIGURANDO UN AREA METROPOLITANA DE 550.000 HABITANTES, APROXIMADAMENTE

proyección para el 2012 es que un total de 381.000 viajes sean mecanizados.

El vehículo privado es el principal modo para asegurar la movilidad produciéndose diariamente un total de 120.000 entradas y salidas.

El modo a pie es la principal forma de resolver la movilidad en el centro de Murcia. El 84% de los viajes internos en el casco son a pie y dentro del total, el 43% es peatonal. Es de destacar este dato porque el objetivo es conseguir que el 30% de la movilidad sea peatonal y Murcia lo supera con creces y eso anima a seguir apostando por facilitar que este modo sea considerado y no pierda su importancia.

El uso del autobús cubre un 20% de las relaciones entre periferia y centro urbano. Diariamente se transporta en torno a 71.000 viajeros, el 66% viajan entre el centro y la periferia. En la actualidad tenemos una serie de problemas que aquí se señalan: líneas un poco largas, ausencia de una autoridad del transporte que creemos que se va a resolver a muy corto plazo por un entendimiento necesario entre ambas administraciones que ahora mismo está vertebrado entre líneas concesión de la comunidad autónoma y líneas concesión del ayuntamiento y que creemos que va a facilitar cualquier actuación posterior. Tenemos una baja frecuencia y una baja velocidad comercial y una política tarifaria dispersa.

En cuanto al aparcamiento, tenemos un déficit de 1.000 plazas de uso horario y comercial y las previsiones para los próximos años son de estabi-

lidad de las necesidades actuales.

En cuanto al viario es el fruto de un trazado muy antiguo y con un casco muy consolidado de difícil vertebración y las actuaciones han sido más bien periféricas, con la reciente inauguración de un viario que creemos que va a permitir descongestionar el paso necesario por el centro de la ciudad.

El modo a pie, como ya hemos dicho es un tema que nos preocupa y nos interesa. Una actuación muy reciente ha sido la peatonalización de la Avenida de La Libertad, creando 8.000 m² de nueva área peatonal. Estamos promocionando itinerarios peatonales con senderos locales y el mantenimiento de los 250.000 m² que disponemos ahora mismo como zonas peatonales y zonas de acceso restringido.

Actuaciones 2009-2010

Dentro de las actuaciones que se llevan dentro del Plan de Movilidad hemos elaborado y aprobado un Plan Director de la Bicicleta. Estamos haciendo una política de implantación de aparcabicis y dentro de nuestro ámbito de carriles bicis ya tenemos 25 utilizables y programados cerca de 180.

Respecto al taxi como otro elemento, estamos en una zona de impar, pendientes de la nueva normativa pero sin embargo mantenemos la política de vehículos adaptados y también las paradas y marquesinas que les afecta.

Respecto al transporte colectivo pensamos que hay que consolidar a la Entidad Pública del Transporte.

Por otro lado creemos que hay que mantener las líneas Rayo, Búhobus y km. recorridos y seguir apostando por una política tarifaria subvencionada como elemento de dinamización del transporte.

El tranvía para nosotros es el eje que va a articular nuestra nueva y futura red de transportes y estamos terminando la nueva línea de 18 km que se pondrá en marcha en 2011.

III FORO DE LA MOVILIDAD De la Región de Murcia. 2010



Consejería de Vivienda, Transporte y Comercio
Ayuntamiento de Murcia



En cuanto al aparcamiento se va a seguir manteniendo el nivel de calidad.

Dentro de la seguridad vial seguimos dentro de nuestra área de influencia manteniendo una atención prioritaria en la señalización, estamos con una política de semáforos LED de los que ya hemos cambiado en torno al 70% y con campañas de control dirigidas directamente al coche. Además seguimos con nuestro plan de atención a niños, campañas de educación vial y con una colaboración estrecha con la policía.

¿Qué va a pasar en el futuro?

En principio mantener Murcia como ciudad pero con su dinamismo, pujanza, sostenibilidad, accesibilidad, solidaria e integradora. Es un reto importantísimo.

En cuanto al transporte público, la Línea 1 del tranvía es nuestro vital proyecto de importancia, vamos a lanzar los estudios de viabilidad en la líneas 2, 3 y 4 del tranvía, vamos a mejorar las dotaciones del servicio de taxi, pretendemos una reestructuración del sistema de transporte urbano en colaboración con la Comunidad Autónoma que incluya unificación de tarifas, ordenación de líneas, incluso concesiones, reestructuración de flotas, pretendemos hacer mejoras en la dotación de paradas y en los planes de movilidad seguir implantándolos.

Bueno, desarrollar y aprobar el plan de movilidad urbano sostenible, esto que les cuento es un avance pero pretendemos que este mes el Alcalde pueda citar a los agentes sociales, plantear el plan y llegar a un acuerdo respecto al mismo, desarrollar estrategias de transporte que permitan el cambio modal fácil al peatón y al transporte y continuar aunando esfuerzos.

Ilmo. Sr. D. José Vicente Albaladejo Andréu

Segundo Teniente de Alcalde y Concejál de Área de Infraestructuras,
Obras, Transportes y Proyectos del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena

Un estudio referido a los Estados Unidos de América y al año 2003, dice que los norteamericanos tienen una probabilidad entre una de morir por cualquier causa. Evidentemente, esta afirmación puede extenderse a todos los habitantes del Planeta y es absolutamente irrefutable. Es decir, que nos vamos a morir todos.

En la misma línea, continúa diciendo el citado estudio que en EEUU existe una probabilidad entre cinco de morir de un ataque al corazón; una entre siete de morir de cáncer; una de entre doscientas treinta y siete de morir como consecuencia de un accidente de coche y así sucesivamente, hasta llegar a una entre un millón ochocientos setenta y cuatro mil novecientas treinta y cuatro de morir por contacto con serpientes venenosas.

Así mismo, afirma que en los Estados Unidos hay una posibilidad entre ciento cuatro mil ciento trece de morir en un accidente de autobús.

Buenas tardes a todos: Se preguntarán ustedes que a qué viene esta introducción. Pues, simplemente, para que puedan comprobar que los ponentes no nos hemos puesto de acuerdo y, a diferencia de otros intervinientes que me han precedido en el uso de la palabra, cuando vi el título de la ponencia “trans-

porte, seguridad vial y accesibilidad”, lo relacioné inmediatamente con la falta de seguridad vial que conduce inexorablemente al siniestro, al accidente.

Con ello he pretendido, dado que el año pasado intervine en el II Foro de Movilidad y ya conté lo que estábamos haciendo en la ciudad de Cartagena en esta materia, abarcar una perspectiva distinta del tema que nos ocupa.

Bien, pues dicho lo anterior, después de analizar someramente los datos de que disponemos, tanto a nivel nacional, como a nivel local, la conclusión a la que llegamos es relativamente clara y sencilla: El número de accidentes en autobuses urbanos es absolutamente ridículo. Sobre todo, el número de accidentes con lesiones graves o con resultado de muerte. El nivel de siniestralidad es muy bajo, prácticamente inexistente, en el transporte público urbano. El autobús es, probablemente, el medio de transporte terrestre más seguro.

Como sucede en el caso del transporte aéreo, nos puede alarmar el elevado número de víctimas que se puede producir en un accidente de autobús (cosa que únicamente sucede en trayectos interurbanos) y llevarnos a pensar que se trata de un medio de transporte peligroso, pero no es así, el autobús ur-

bano concretamente es, quizá, de los medios de transporte terrestre más seguro que nos podemos encontrar.

A modo indicativo, podemos ver, por ejemplo, que el número de fallecidos y heridos graves por millón de viajeros en autocares en España es quince veces inferior al que se produce en turismos y doscientas noventa y cuatro veces inferior al que se produce en accidentes de motocicletas.

En las zonas urbanas predominan los accidentes frontolaterales, los atropellos y los alcances. Mientras que en las zonas interurbanas destacan los frontolaterales, los alcances y los frontales. Lógicamente los accidentes más graves en autobús son aquellos en que se ocasionan muertos y eso sucede normalmente cuando se produce el vuelco del autobús, pero, como les digo, esas cifras son realmente insignificantes.

Me centraré, ahora, en darles algunas pinceladas sobre la siniestralidad de los autobuses urbanos en la ciudad de Cartagena.

En Cartagena tenemos un total de cuarenta y siete autobuses, urbanos y de cercanías. Todos ellos adaptados para personas con movilidad reducida. Es decir, el 100% de la flota, los 47 vehículos, incorporan los últimos avances para el acceso con personas con movilidad reducida: Plataforma de piso bajo, ausencia de barreras físicas, escalones, suelos anti-deslizantes, rampas para el acceso de minusválidos, etc..... Cuentan, también, todos los autobuses con sistema de arrodillamiento de vehículos, que, como saben, reducen la altura del piso al ras de la ace-

ra, con lo que se reduce también el esfuerzo de las personas para el acceso al vehículo. Cada uno de estos vehículos tiene una capacidad para 102 viajeros, tienen 26 asientos, 74 plazas de pie y 1 plaza para personas con movilidad reducida en silla de ruedas, con un sistema de anclaje de la silla de ruedas a la plataforma del vehículo. En el próximo año tenemos prevista la incorporación de cuatro nuevos vehículos.

En el año 2008 realizamos una inversión muy importante para mejorar la frecuencia de paso de los autobuses urbanos y para mejorar también el número de líneas. Como consecuencia de todo ese trabajo, ese mismo año 2008 se produjo un incremento de casi un millón de kilómetros recorridos en el término municipal de Cartagena por los autobuses urbanos y un incremento de 640.000 viajeros.

En cuanto a los datos de siniestralidad, en los últimos tres años no ha habido fallecimientos en siniestros ocurridos en el transporte urbano y de cercanías de Cartagena y no hemos tenido tampoco ningún herido de gravedad en los últimos tres años.

La evolución de los siniestros en el año 2007 a 2009, a pesar de ese incremento de número de kilómetros y de viajeros que comentaba anteriormente, ha ido disminuyendo de forma importantísima. El número de siniestros en el año 2007 fue ciento sesenta y seis, en el año 2008 ciento cuarenta y nueve y en el año 2009 ciento cuarenta y nueve. La ratio, como pueden ver, del número de siniestros por cada 10.000 km es prácticamente insignificante. Ello se debe, lógicamente, a la actividad que realiza la empresa concesionaria del servicio, en este caso ALSA,



que lleva a cabo actividades de formación continua del personal, y muy especialmente de los conductores y hacen especial hincapié en el caso de aquellos conductores que hayan sufrido con anterioridad algún tipo de siniestro.

Del mismo modo, es fundamental la formación previa que se imparte a los conductores antes de incorporarlos a la plantilla, con un curso intensivo de dos meses y medio de duración y con una valoración, con un examen final, que les califica como apto, o no, para su incorporación al puesto de trabajo. Los cursos prácticos de conducción preventiva para toda la plantilla y, por supuesto, también la renovación de los vehículos de la flota que, en Cartagena, tienen una edad media de 5,5 años, a fecha 31 de diciembre de 2010.

Para que vean también la evolución de los siniestros con colisión, el número de lesionados en el año 2007 fueron cuarenta y cuatro, en el año 2008 treinta y cinco y en el año 2009 treinta y dos. Y el número de accidentes fue de treinta y ocho en 2007, veintinueve en 2008 y veintiséis en 2009; de nuevo, cifras realmente bajas en función del número de viajeros y el número de kilómetros recorridos.

Por último, en cuanto a la clasificación de los siniestros, en función de sus causas, podemos señalar las siguientes: Cambio de carril, alcances, frenazos sin colisión, giros, maniobras y otros. Se puede observar que, con diferencia, las causas más importante son las maniobras y los alcances.

¿Qué quiere decir todo esto?. Pues, como les vengo diciendo, que el viajar en autobús urbano no sólo es

un riesgo, sino que es prácticamente un seguro de vida y viajar a bordo del transporte urbano significa tener una probabilidad bajísima de sufrir un accidente. Sin lugar a dudas, permitanme la broma, el autobús urbano solo es un riesgo para las carrocerías de los turismos que circulan por nuestras ciudades.

Con independencia de lo anterior, en la ciudad de Cartagena seguimos trabajando en muchos frentes para mejorar la movilidad, la accesibilidad y, por lo tanto, la seguridad vial. Así, recientemente, hemos contratado la elaboración de un plan general de accesibilidad. Este plan integral de accesibilidad lo va a redactar el arquitecto Fernando García-Ochoa Montes, un arquitecto con mucha experiencia en este terreno y se enmarca en un convenio de colaboración con la Organización Nacional de Ciegos y el IMSERSO. En ese plan integral de accesibilidad va incluido, por supuesto, el tema del transporte urbano y también se van a analizar cuáles son las ventajas, los inconvenientes y la situación actual de dicho transporte urbano de Cartagena y nos harán las sugerencias oportunas para mejorar en ese sentido. El plan de accesibilidad de Cartagena tiene su propia página Web en la que aparece un enlace que permite a los ciudadanos participar en su elaboración, comunicando incidencias o dando las informaciones o sugerencias que consideren pertinentes.

Sin embargo, todo esto que les acabo de contar, no sucede por igual en todos los lugares; no todos los transportes en autobús son seguros.

Veán a modo de ejemplo esta página de internet, en la que aparece una noticia que dice: “Viajar en autobuses urbanos es un ejercicio de alto riesgo para los argentinos”.



Con todos mis respetos para los argentinos, afirma esta noticia y cito literalmente “que los autobuses están involucrados en dos de cada diez accidentes de tráfico que se producen en Buenos Aires. La antigüedad que tienen muchas de las unidades que tienen más de 15 años y la falta de mantenimiento son factores determinantes para el deterioro de los frenos, el ruido, la emisión de gases contaminantes y el derrame de combustible en el pavimento. En Buenos Aires, que presume ser la capital más cosmopolita del Cono Sur los porteños viajan afinados en los viejos colectivos y se convierten en improvisados equilibristas para no caer al suelo en cada frenazo y evitar ser arrollados cuando se bajan de los autobuses que suelen arrancar antes de que terminen de apearse el pasaje en cada parada. Sus conductores caen en los mismos errores que los particulares, superan los límites de velocidad, se pican con otros automovilistas, violan las señales de tráfico y semáforos, paran en doble y triple fila y más de uno ha sido sancionado por manejar ebrio”.

Bueno, como pueden apreciar por la narración del periodista argentino, no en todos los sitios es tan seguro esto de viajar en autobús y, desgraciadamente, aunque por razones bien distintas, también en algunos lugares de España resulta complicado viajar en autobús y aquí pueden ver algunas imágenes de autobuses ardiendo en el País Vasco como consecuencia del terrorismo callejero. Esperemos que esas imágenes desaparezcan definitivamente de nuestras calles.

En primer lugar quiero agradecer a la Consejería de Obras Públicas que haya invitado al Ayuntamiento de Lorca, a estar esta tarde aquí con todos ustedes para contar la experiencia de estos tres años de gestiones desde que en 2007 tuvimos la oportunidad de gestionar el Ayuntamiento de Lorca.

En Lorca estaba todo por hacer en materia de seguridad vial, movilidad, accesibilidad y también en transportes. Además dentro del Área de Gestión que entra dentro de mi competencia que es policía local y también transportes y movilidad, estudiamos con una profesionalidad importante la seguridad vial. La seguridad vial sobre todo dirigida a los escolares, al transporte escolar, a los niños que utilizan este vehículo para desplazarse a los centros educativos y también como peatones y futuros conductores, además teniendo en cuenta las características territoriales que tiene nuestro término municipal al ser el segundo más grande de España, se podrán imaginar que son miles los niños que recorren nuestro término municipal cada día para desplazarse a sus centros educativos.

Las medidas a adoptar y la preocupación por la seguridad vial, está claro que trasciende las fronteras nacionales, y prueba de ello son los problemas europeos sobre seguridad vial, que en definitiva,

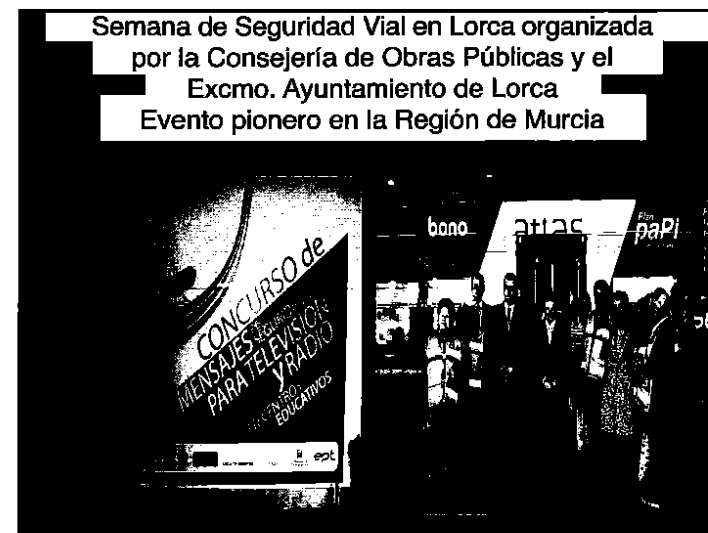
el objetivo fundamental que tienen es reducir la siniestralidad a niveles mínimos. Todas estas medidas deben constituir un complejo de iniciativas que evidentemente deben de ejecutarse de una forma coordinada y además estas medidas se están poniendo en marcha por parte de las distintas administraciones y pasan por la implantación del carnet por puntos para reducir la siniestralidad, campañas dirigidas a los más jóvenes, de sensibilización, políticas que impulsen y que estimulen la modernización de los distintos parques móviles, la mejora de las infraestructuras viales, y por supuesto, el aumento de recursos humanos y materiales dedicados a esta especialidad tan importante como es la seguridad vial. Pero también dentro del ámbito competencial que tenemos los distintos ayuntamientos y en este caso en seguridad ciudadana está claro que también tenemos una responsabilidad, que es especializar a los ciudadanos de policía local, para la gestión y conducción del tráfico dentro de lo que es nuestra competencia que es el casco urbano de las distintas ciudades. Y llevar a cabo campañas monográficas para que vayan dirigidas a aquellos colectivos que son más vulnerables y que son los niños, los peatones de corta edad, de avanzada edad y también los ciclistas y usuarios de medios de transporte alternativos a los automóviles privados o particulares.

Para alcanzar estas medidas, desde el Ayuntamiento de Lorca nos marcamos fundamentalmente tres ejes de actuación. El primero de ellos, fomentar la formación en seguridad vial desde edades muy tempranas. En segundo lugar, mejorar la señalización de las vías e ir eliminando puntos negros dentro nuestro término municipal y como no, fomentar el transporte alternativo al automóvil como es el transporte público. En Lorca había muy poca, muy escasa concienciación del transporte público urbano y también la bicicleta.

La primera de estas medidas que anunciábamos son unas medidas de carácter educativo y de participación ciudadana. Para ello pusimos varias en marcha como ha sido una que ha terminado muy recientemente y que además gracias a la Consejería de Obras Públicas, además ha sido pionera en la Región de Murcia durante la celebración de la I Semana de la Educación Vial, que este año se ha hecho en Lorca.

La creación de una campaña denominada “Vuelta al cole”, y además desde el 2008 hemos desarrollado un proyecto formativo en todos los centros educativos del término municipal dirigidos a alumnos de infantil, primaria y ESO, así como a asociaciones de vecinos. De todas estas campañas se han beneficiado 16.000 alumnos y más de 10.000 personas miembros de asociaciones vecinales para inculcarle la importancia que tiene la seguridad vial y adoptar determinados hábitos de conducta.

La primera de estas iniciativas fue, como he dicho hace un momento, la Semana de la Seguridad Vial en Lorca, organizada por la Consejería de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Lorca, y ha sido un



evento pionero en la Región de Murcia fundamentalmente por dos motivos: primero, la propia celebración de la semana, no se había celebrado todavía esta semana en la Región de Murcia, por los entes participantes y luego un concurso de mensajes de radio y de televisión en los que todos los escolares de la Región de Murcia, han realizado cuñas de video y de radio, algunas de la cuales ya se pueden ver en la página Web de la fundación Antena 3 de “ponle freno”, donde los propios niños dan consejos sobre seguridad vial y podemos ver como estos niños de hoy, y que no viven en el mundo en que nosotros vivimos hace 15 o 20 años, donde sí que tenemos hábitos como es ponerse el cinturón al montarse en un vehículo particular e incluso en un transporte escolar. Esta semana de la educación vial fue realizada gracias a la participación tanto de la colaboración de la administración local de Lorca, de la Consejería de Obras Públicas, y entes privados tan importantes y tan preocupados por la seguridad vial, como fue la Fundación Antena 3, Mapre y la Fundación Cajamurcia.


Asistieron 15.000 niños de todos los centros docentes del término municipal de Lorca y asociaciones y colectivos también infantiles, con la participación de niños que tenían la triste característica de que tenían una discapacidad o sufrían una discapacidad física e intelectual. En esa semana se desarrollaron múltiples actividades didácticas como fueron circuitos, teatro a través de la obra didáctica “El Autobús”, talleres y también un simulacro que realizó el Consorcio de Extinción de Incendios de la Región de Murcia perteneciente a la Dirección General de Protección Civil. Lo que pretendíamos es que los niños adoptasen hábitos de comportamiento a través de clases teóricas impartidas por la policía local, posteriormente saliesen a las pistas para realizar clases prácticas divirtiéndose, porque la mejor forma de aprender de un niño es divirtiéndose, pero que también pudieran ver cuál es la consecuencia más dramática de no adoptar las medidas necesarias de seguridad vial como era la excarcelación de un accidente en un transporte escolar.

Otra campaña y otra iniciativa que pusimos en marcha desde el Ayuntamiento de Lorca hace dos años, también pionera en la Región de Murcia, se realizó con la colaboración de la Consejería de Política Social, y la denominamos “Vuelta al cole”. Se trata de que, en este caso son los mayores, personas jubiladas que han dado mucho a la sociedad y tienen mucho que dar, los que se encargan de velar por la seguridad de los más pequeños en los pasos escolares o bien a la llegada de los colegios en su transporte escolar, y además de lograr una relación intergeneracional tan importante, entre los abuelos y los niños.

Otro proyecto que tenemos en el Ayuntamiento de Lorca y que se va a ejecutar entre este 2010 y 2011, es lo que hemos denominado como “Camino escolar”, que va a ir inicialmente dirigido principalmente a tres colegios y que afectará a 1.800 alumnos. Se trata de señalar el itinerario hacia, en este caso, estos tres primeros colegios, para que los niños se desplacen a pie o en bicicleta, acompañados inicialmente por monitores o padres y apoyados también por policías locales. El objetivo es mejorar la movilidad de la ciudad, intentando evitar que se reduzca el número de vehículos que acuden cada día a los centros educativos, porque evidentemente -como madre- es muy lícito -yo tengo una niña de cinco años- querer llevar a nuestros hijos, no solo hasta la puerta del colegio sino meterlos en el aula con nuestro propio vehículo. De esta manera lo que pretendemos es fomentar la autonomía personal también de los niños, y evitar que se formen esos colapsos de tráfico que suelen existir a la entrada y salida de los colegios.

Proyecto “CAMINO ESCOLAR”

- Inicialmente dirigido a 3 colegios y 1.800 alumnos.
- Los caminos escolares son un itinerario seleccionado para ir desde casa al colegio, ya sea a pie o en bicicleta.



Pero además decíamos que todas estas medidas de formación en seguridad vial, deben ir necesariamente acompañadas de otra serie de medidas. Medidas como fue la creación en Lorca de un grupo operativo de movilidad y tráfico por parte de la policía local, cuyos objetivos fundamentales son la movilidad del tráfico rodado. Estos agentes también se encargan de velar por la seguridad de las entradas y las salidas de los colegios, de los autobuses que trasladan a los niños, fundamentalmente de las pedanías a sus colegios y garantizando también esos cruces en los que por la especial dificultad que tiene, no se encuentra un mayor voluntario.

También era necesario como hemos dicho anteriormente, mejorar las infraestructuras, y para ello hemos contado con la colaboración de esta Consejería y evidentemente con la Dirección General de Carreteras perteneciente a la misma, estableciendo infraestructuras que reducen el peligro para la integridad de los usuarios de esa vía.

Un ejemplo ha sido la colocación de las 78 farolas instaladas en una pedanía Lorquina, que son de fibra de vidrio reforzada, que absorbe el impacto, y que por lo tanto no llegan a romperse.

En Lorca estaba todo por hacer, como he empezado en la ponencia, y no había ni un solo carril bici que favoreciera esa movilidad sostenible. Para ello se ha creado un primer carril de 6 km de longitud que une la zona sur de Lorca con el Polígono SapreLorca y pretendíamos que los trabajadores se desplazaran al polígono también utilizando este medio de transporte y dos vías verdes que unen dos pedanías, muy cerquita del casco urbano de Lorca.

Hemos señalado varias vías principales de la ciudad como ciclo-calles, ya que pretendemos que se conviertan en unas vías de tráfico calmado, acompañado de una señalización de límite de velocidad, 30 km/ hora, para que la movilidad sea mucho más sostenible y además se da prioridad al uso de la bicicleta.

Lorca está adherida a la Red de Ciudades por la Bicicleta y además va a ser miembro fundador de la misma. Hemos creado puntos fijos de préstamos de bicicletas de forma gratuita y a formación de líneas rápidas de autobús con trayectos más cortos y con reducción de parada.

Se ha establecido también la primera onda verde en la principal vía de la ciudad, tendente a mejorar la fluidez del tráfico, gracias al sincronismo de los semáforos que están conectados, y algo a lo que hizo referencia al principio de la sesión, nuestra Directora General de Transportes, hacia la construcción de túnel subterráneo de Santa Clara, íntegramente financiado por esta Consejería y que ha supuesto un cambio radical para la ciudad de Lorca, además de conseguir eliminar un punto negro que teníamos en la ciudad porque era un paso a nivel con barreras, y por supuesto aumentar la seguridad vial de los conductores de los peatones y además garantizar una mayor fluidez del tráfico porque, imaginen que Lorca se encuentra dividida por la línea de ferrocarril, y por lo tanto no se estrangula el tráfico cada 45 minutos y en esta sala hay quién lo puede corroborar.

Se han creado nuevos carriles de circulación, se están construyendo nuevas rotondas que permiten la

autorregulación del tráfico a la entrada a Lorca y mejora los accesos a Lorca, se están modernizando y rehabilitando todas las señales de tráfico y colocando paneles digitales e informativos, además de estar sustituyendo todos los semáforos por Leds.

En definitiva, todas estas iniciativas, presentes y futuras, van orientadas a mejorar la movilidad metropolitana que también es parte de la calidad de vida de todos los ciudadanos, y compatible con un desarrollo sostenible de las urbes, que es en lo que queremos que se convierta nuestra ciudad de Lorca.

Gracias por su atención.

Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz

Presidente de Fenebús - Murcia

Fenebús, a quien represento como Presidente, es la más antigua y numerosa Federación a nivel nacional de empresarios de transportes de viajeros en autobús. Aquí en Murcia, representamos la totalidad del sector regular de transporte, contando con más de 600 autobuses y más de 1.300 trabajadores directos, transportando anualmente a más de cuarenta millones de viajeros.


102

Sobre el tema de la sostenibilidad, del que principalmente hoy hablamos, me gusta decir que tuvo a uno de sus precursores en un famoso jefe indio norteamericano llamado Seattle, que pronunció, refiriéndose a la actitud de los colonos europeos que poblaban sus tierras, “cuando hayáis talado el último árbol, contaminado el último río y matado el último animal, os daréis cuenta de que el dinero no se come”. Yo creo que este inteligente hombre definió bien este concepto de sostenibilidad. Ya posteriormente, con la invención de los automóviles fue cuando se comenzó a incrementar poderosamente la movilidad de los ciudadanos, olvidándose de un concepto muy poco trabajado hasta entonces llamado sostenibilidad, que fue sustituido por otro llamado libertad caracterizado por un abuso del vehículo privado y la reducción de los trayectos a pie y en transporte público. De esta manera llegamos hasta el día de hoy, en donde desde todas las instituciones se preconiza la necesidad de recuperar el equilibrio entre

el mayor aumento de los desplazamientos con un mayor respeto al medio ambiente, utilizando para ello un transporte público más atractivo, mejorando su accesibilidad y, por tanto, potenciando su universalidad al favorecer su uso a cualquier ciudadano, especialmente aquellos con movilidad reducida, y todo ello sin perder de vista un factor fundamental y prioritario en los tiempos actuales, como es la seguridad.

Seguridad que en los autobuses, cada vez cumplimos con mejor resultado las empresas, tal y como lo demuestra el cuadro siguiente, donde puede comprobarse que el transporte en autocar es 20 veces más seguro que el que se realiza en un turismo. Esto se ha conseguido gracias al esfuerzo de las empresas en incorporar a sus flotas autobuses con las últimas tecnologías de vanguardia, adaptadas específicamente a potenciar la seguridad, tanto activa como pasiva, de los vehículos. Paralelamente, la formación a los conductores en el manejo de estas nuevas tecnologías, así como la introducción del CAP (curso de capacitación profesional) con carácter anual, redundan en un cada vez mejor servicio. Pero la seguridad también es educación, y en este aspecto no debemos olvidarnos de la parte más fundamental de la sociedad, de su futuro, que son los niños. Habría que incluir en los programas de los colegios la asignatura de educación vial, para que ya que estamos conviviendo todos los días en un entorno

colmado de vehículos, que potencialmente son un peligro para nuestra seguridad, razón de más para que nuestros hijos vayan aprendiendo la mejor forma de desenvolverse y, de paso, de una forma sostenible, potenciando y promoviendo entre los peques la idea de la movilidad sostenible, la del transporte público. Sobre esta idea existen varios proyectos, que de una forma algo tímida comienzan a implantarse, para enseñarles, en un principio, lo que sería el decálogo de un buen peatón para comportarse mejor en la vía pública, para prepararlos a una vida adulta más razonable en la satisfacción de sus necesidades de movilidad.

		
<p>En 2.009 se redujo el número de víctimas por siniestros en autobús un 28% en relación a 2.008, pasando de 25 a 18.</p>		
Víctimas mortales por tipo de vehículo 2.009		Variación 2009/2008
Bicicletas	37	-7.5%
Ciclomotor	76	-8.4%
Motocicleta	283	-7.8%
Turismo	1.039	-15.0%
Furgoneta	129	-9.2%
Autobús	18	-28.0%
Camión	58	+23.4%
Vehículo articulado	28	-42.9%
Otros vehículos	55	-3.5%
Peatones	174	-16.3%
TOTAL VÍCTIMAS	1.897	-13.0%

En el año 2009, con respecto al 2008, se redujeron el número de siniestros con víctimas en un 28% en el transporte en autocar. Prácticamente el más alto de todos los modos de desplazamiento habituales. ¿Cómo se ha conseguido esta tendencia? Pensamos que, como antes se ha comentado, la mejora de los dispositivos de seguridad tanto activos como pasivos de los vehícu-

los, las renovaciones de las flotas con autobuses mejor adaptados y la puesta en marcha de campañas como la que aquí en Murcia, en concreto, se realizó fruto de la colaboración de Fenebús con la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, al amparo de la campaña “ponle freno” de Antena 3 Televisión, y que se puso en marcha el año pasado, adelantándonos a la obligación que impone la nueva ley de seguridad vial que obligará a que todos los autobuses lleven las luces de posición encendidas durante las horas de sol, han contribuido a ello. Todos los autobuses de la Región de Murcia que realizan servicios regulares cumplen con este compromiso. Adicionalmente, la utilización de cinturones de seguridad en todas las butacas se va generalizando en las empresas, y aquí en Murcia se ha puesto en marcha un proyecto novedoso a través de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia y nuestra Consejería, conocido como PLAN PAPI, al que ya se ha referido ampliamente nuestra Directora General de Transportes y Puertos y que, por tanto, no se hace preciso volver a repetir.

Por otro lado, la mejora de las carreteras en los últimos años es evidente, y también aquí ha influido sobremanera la iniciativa de nuestra Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, al poner en marcha el Plan de localización, información y reparación de los puntos negros de nuestro vial.

En cuanto al otro tema fundamental de este III Foro y de mi intervención, la Accesibilidad, decir que es un mandato constitucional, es un derecho adquirido por el ciudadano y que está regulado en el artículo 49 de la Constitución y desarrollado en los diversos decretos que se indican en la pantalla. Su objetivo fundamental

es la universalidad de esta accesibilidad para todos, en concreto en el transporte público. Fue en 1.992, cuando la empresa en la que trabajo, LATBUS, se convirtió en la pionera de España en incorporar la plataforma baja y las rampas de acceso en sus vehículos de nueva adquisición. Aquellos primeros seis vehículos se inauguraron en Barcelona, aprovechando los Juegos Paralímpicos, en septiembre.



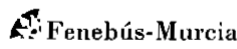

¿Cómo hay que entender la accesibilidad? Bajo dos conceptos: por un lado, como el acceso propiamente al Autobús y por otro como la adaptación de las infraestructuras urbanas para que posibiliten ese acceso a los autobuses.

En cuanto al acceso al autobús, decir que es obligatorio desde hace muchos años en todas las flotas urbanas de nuestro País que las nuevas adquisiciones sean mediante vehículos adaptados, a lo que se han sumado, de forma voluntaria, gran parte de los autobuses metropolitanos atraídos por la continuidad de la buena imagen que producían los vehículos en los cascos urbanos. En la Región de Murcia, la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Modernización de las Concesiones de transporte regular, nos obliga a todas las empresas concesionarias, a mejorar y ampliar el número de autobuses adaptados en nuestras flotas para llegar al 40% en tres años. Fíjense lo espectacular de la medida porque no solo se refiere a las líneas de cercanías con autobuses de la misma tipología que un autobús urbano, sino a los autocares de líneas regulares, con piso elevado, que representan una mayor dificultad para incorporar esta medida de accesibilidad.

También puedo decir que Murcia es una de las provincias donde el índice de vehículos adaptados es mayor

gracias a la flota urbana de Cartagena prestada por ALSA y a la de Murcia con LATBUS.

En cuanto a la accesibilidad en las instalaciones e infraestructuras el problema lo tenemos en las paradas. Paradas que, en la inmensa mayoría de los casos, no están acondicionadas. Hemos comenzado a construir la casa por el tejado: empezamos con autobuses adaptados pero luego la calle no se encuentra en condiciones para que ese autobús realice bien su labor social porque la acera no está preparada, o es muy alta o no existe, lo que ocasiona continuas roturas de los mecanismos de acceso que producen, a su vez, el mayor porcentaje de reclamaciones de las que son objeto este tipo de empresas. Obstáculos en la vía hay muchísimos y ya no digamos el que no se respete el carril bus, la doble fila, el aparcamiento en la misma parada del autobús. Todo esto dificulta o imposibilita esa accesibilidad para la que tanto se han preparado e invertido las empresas de transporte. Falta mentalidad en la sociedad y en muchos de

 <small>Entidad pública de transporte</small>	 <small>Región de Murcia</small>	 <small>Fenebús-Murcia</small>
<p><u>LA ACCESIBILIDAD.</u></p> <p>Mandato constitucional recogido en el artículo 49 y desarrollado en el Real Decreto 1544/2007 y la Ley 49/2007.</p> <p>Universalidad (transporte para todos):</p> <p>1º. Como acceso propiamente al autobús. 2º. Como acceso al servicio de transporte público.</p>		
		

nuestros gestores institucionales para decidirse de una forma clara por la prioridad al transporte público, aunque sea en autobús, suprimiendo esa multitud de obstáculos que a diario se encuentran los autobuses en la vía pública, así como el acondicionamiento de paradas para permitir una accesibilidad más cómoda, especialmente para ese cada vez mayor colectivo de personas con discapacidad por accidente o por edad y que reclaman su derecho a la autonomía en el uso del transporte público.

En lo que respecta a las estaciones de autobuses en Murcia, también podemos decir que nos encontramos por encima de la media gracias a las inversiones de los últimos años para ampliar el número de ellas. La de la ciudad de Murcia, a pesar de su veteranía, acaba de recibir un primer premio a nivel nacional otorgado por la Asociación que engloba a todas las estaciones españolas, por su labor de mejora y adaptación al buen uso para los ciudadanos.

Pensamos que la Administración debe de seguir invirtiendo cada vez más en la mejora de la accesibilidad y no dejar ese papel casi exclusivamente a las empresas, porque las empresas están limitadas a lo que compete en el autobús, pero es indispensable la adecuación de la vía pública y eso es obligación de la Administración, es a ella a quien le corresponde corregir ese problema e invertir en ello para que ambas iniciativas sean realmente complementarias y surtan el efecto deseado en la ciudadanía: una mejor accesibilidad potenciará una movilidad cada vez más sostenible.

La información al usuario mediante la tecnología a nuestro alcance es también una forma de facilitar

la accesibilidad. Que el usuario llegue a la parada y conozca en tiempo real el tiempo de espera para la llegada del autobús de su línea, se llama preocuparse por el viajero. Pero no solamente desde la parada, es que también desde su casa, en cualquier momento, a través de un mensaje que recibirá previa descarga de una aplicación a través de su móvil con bluetooth. El tiempo volverá a ser propiedad del usuario, quien lo gestionará a su antojo y evitaremos las largas esperas en las paradas. Esto es lo que pensamos en nuestras empresas, el tiempo es oro, y es fundamental que el usuario hoy día sepa el autobús cuando está. Y esto lo estamos consiguiendo en Murcia gracias a la colaboración con la Entidad Pública del Transporte mediante la aplicación de todas estas nuevas tecnologías al amparo de la citada ley 10/2009.

Nuestra Asociación y nuestras empresas hemos y estamos colaborando de forma permanente con la Administración. El sistema concesional español permite que las líneas regulares de autobuses lleguen a todos los núcleos de población de nuestra Región, y lo mismo que pasa en las demás Comunidades de España. Este modelo de transporte permite de una forma muy económica para las administraciones garantizar un servicio público general. Ese sistema debe seguir conservándose y también se debe valorar por parte de la Administración, sobre todo en los núcleos rurales asistidos por líneas de débil tráfico que atienden a zonas cada vez más despobladas, en contraste con los centros poblacionales más importantes y la zona de la costa. Hay que preocuparse por ese concesionario, que en la mayoría de los casos arriesga su dinero porque está subvencionando un servicio público, cuya titularidad corresponde a la Administración.

Nosotros reclamamos esas ayudas de la Administración. Al igual que el tranvía lo ensalzamos (todos estamos de acuerdo con el tranvía) porque es un modo perfectamente complementario con el autobús y seguro que va a aportar cosas buenas para la ciudad, pero no se le puede magnificar tanto como para que sea la única solución a la movilidad, a la sostenibilidad, porque son infraestructuras especialmente costosas y lentas en su implementación, en tanto que el autobús aporta la inmediatez y la disponibilidad frente a la rigidez del tranvía, y la auténtica capilaridad del transporte se consigue mediante una buena red de autobuses, conseguimos la total accesibilidad en todos los barrios.

Y ahora precisamente, con la crisis económica que también ha calado en nuestras empresas y en la Administración, que nos va a hipotecar financieramente para los próximos años por la ralentización que va a suponer en el crecimiento económico, razón de más para fomentar con más fuerza el tema del transporte público en autobús. Llegamos a todos sitios y somos la forma más económica, eficaz e inmediata para encontrar una solución a los desplazamientos, a la accesibilidad, a la movilidad y a la sostenibilidad, especialmente gracias a los nuevos sistemas de propulsión que nos ofrece el mercado: EEV, GNC, híbridos, eléctricos, futura pila de combustibles,...

Esta visión se la recordamos, se la reclamamos a la Administración. Hoy día hay muchas ciudades que van recogiendo más notoriedad por su apuesta por el transporte público, por su apuesta medioambiental, por construir una ciudad amable y cercana, respetuosa con el entorno, más que como una ciudad histórica donde sus monumentos sean la base del reclamo turístico.

Concluyendo, también queremos reclamar desde nuestra Asociación que necesitamos, para funcionar mejor, una buena red de plataformas reservadas, como le pasa al tranvía en superficie o al metro en el subsuelo, porque estos modos si funcionan bien es porque disponen de una plataforma reservada. Son efectivos porque no tienen ningún obstáculo en su desplazamiento; Eso también se puede hacer con una buena red de autobuses, y ahora que nos enfrentamos a una importante falta de recursos económicos, como ya indicamos anteriormente, es bueno reconsiderar el modelo de crecimiento urbanístico de nuestras ciudades, que no ha hecho más que imitar al modelo americano en los últimos treinta años, promoviendo ciudades que crecen a la ancho con muy baja densidad de población, que incrementa los costes de infraestructura de todo tipo (alumbrado, alcantarillado, red de abastecimientos de servicios públicos, ..) aumentando el tiempo medio en cada desplazamiento, es la antítesis del logro de una ciudad sostenible y accesible por la baja rentabilidad social y económica del transporte público.

Para terminar, reivindicamos hoy nuevamente el papel fundamental del autobús en el transporte público para conseguir una movilidad sostenible, y para ello la colaboración con la Administración es fundamental, permitiendo la operatividad de las empresas en unas condiciones competitivas con el transporte privado, al que, hoy por hoy, debemos señalar como el principal culpable de gran parte de los problemas de nuestras ciudades: la contaminación y la excesiva extensión de las mismas.

III FORO
de la
movilidad
de la región de murcia

VII JORNADA TÉCNICA DEL OMM

Mr. Marcel Rommerts

PLAN DE ACCIÓN SOBRE LA MOVILIDAD URBANA DE LA UE

El pasado 30 de Septiembre de 2009 la Comisión Europea adoptó el Plan de Acción sobre la Movilidad Urbana, que concreta las propuestas del Libro Verde sobre la movilidad urbana, adoptado el 25 de septiembre de 2007. Las razones que llevaron a su adopción fueron varias.

La primera es que la responsabilidad en materia de movilidad urbana recae principalmente sobre las autoridades locales, regionales y nacionales. No obstante, las decisiones a nivel local no se toman de forma aislada, sino en el marco establecido por la política y la legislación regional, nacional y de la UE.

Por otro lado, la mejora de la movilidad en áreas urbanas está íntimamente relacionada con una serie de desafíos políticos que se tratan a nivel europeo, como son el cambio climático, la eficiencia energética, la competitividad económica, la cohesión tanto social como económica, o la seguridad vial. El trabajo realizado en estos ámbitos a nivel local contribuye a alcanzar muchos de los objetivos establecidos a nivel europeo.

Hay que tener en cuenta que el transporte urbano es un componente central del transporte a larga distancia. Las redes transeuropeas de transporte pretenden unir las redes de transporte de los distintos Estados miembros. La mayor parte del transporte,

tanto de pasajeros como de mercancías, empieza y termina en zonas urbanas, debiendo estas proporcionar puntos de interconexión eficaces para esta red transeuropea. Además, merece la pena destacar que la movilidad urbana preocupa cada vez más a los ciudadanos. Nueve de cada diez europeos consideran que la situación del tráfico en la zona en la que viven debería mejorar.

La política europea en materia de transportes se rige, entre otros, por el Libro Blanco del Transporte, que se publica cada diez años. El próximo Libro Blanco se publicará a finales de 2010. En cuanto a la financiación, existen fondos del Banco Europeo de Inversiones, los Fondos Estructurales y de Cohesión, y los Programas Marco de Desarrollo Tecnológico e Investigación.

En cuanto a legislación, en el ámbito del transporte tenemos el Reglamento del Servicio Público 1370/2007 que establece la obligación de concluir los contratos de servicio público cuando las autoridades conceden derechos exclusivos o compensaciones. Existe también la Ley de Derechos del Pasajero y una Directiva 2009/33/EC sobre la promoción de vehículos limpios y energéticamente eficientes.

En otros campos, existe la Directiva 2008/50/EC relativa a la calidad del aire, que obliga a los Estados miembros a gestionar las pequeñas partículas; la

Directiva 2009/28/EC que recomienda a los Estados miembros a que el 10% de la energía que utilice el sector transporte en 2020 sea renovable; normativas sobre como emplear los fondos de cohesión y pautas sobre ayudas estatales para el transporte urbano y el transporte limpio. Por último, las políticas sobre los vehículos, desde las Euro-normas a los vehículos eléctricos.

Las áreas urbanas en la Unión Europea son muy diversas, ya que se encuentran en distintos puntos de desarrollo económico y social y, por ello, tienen que definir sus propias políticas de movilidad urbana. Desde la Comisión Europea se intenta buscar soluciones a los problemas que se plantean, pero no una única solución para todos, sino que se pretende apoyar, permitir y fomentar el trabajo que se realiza a nivel local desde el punto de vista del trabajo conjunto. El trabajo conjunto es fundamental.

El Plan de Acción tiene como base el Libro Verde: "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana", aprobado el 25 de septiembre de 2007 y que incluye dos conceptos muy importantes: cultura y movilidad. El transporte y la movilidad están muy relacionados con los hábitos y la forma en que la gente percibe su vida, son conceptos muy culturales que se encuentran también ligados a las normas establecidas por los políticos.

El objetivo de este Libro Verde era generar un debate tanto entre personas individuales como entre gobiernos de las distintas naciones o grupos de presión.

A partir de las conclusiones del debate generado y

de toda la información recibida durante el proceso de consulta, se definieron veinte acciones que giran en torno a seis áreas temáticas.

El primer tema es **promocionar políticas integradas**. Para ello se definieron diferentes acciones:

- Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible y promover este concepto entre los estados miembros. Se publicarán guías, se promoverá el intercambio de buenas prácticas, se organizarán planes de formación y charlas para promover el concepto de movilidad sostenible. A largo plazo la Unión Europea podría ofrecer incentivos y recomendaciones.

- Coordinar las políticas de movilidad urbana sostenible y políticas regionales. Para ello es necesario conocer cómo explotar las sinergias al máximo, y conocer los detalles sobre financiación y ayuda estatal.

- El transporte debe contribuir a crear un entorno urbano saludable en el que se puedan reducir las enfermedades no contagiosas y prevenir lesiones.

El segundo tema es **responder a las necesidades de los ciudadanos**. Lo más importante son las personas y sus necesidades, y esto hay que tenerlo presente en todo momento y recordárselo también a las autoridades. Para ello existen una serie de acciones a llevar a cabo:

- Responder a las necesidades de los pasajeros. Queremos iniciar un diálogo con representantes de las asociaciones de pasajeros, de los ayuntamientos y del sector del transporte público para reforzar los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano. Se trata de un proceso muy lento donde habrá que tener en cuenta las diferencias en la calidad

del transporte urbano en Europa.

- Mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. En los últimos años se han desarrollado acciones por parte de los Estados miembros que mejoran tanto los derechos como la accesibilidad de este colectivo. La Comisión emitirá una propuesta para una nueva estrategia en relación con el transporte público urbano y el papel de los discapacitados en él.

- Mejorar la información sobre los viajes. Resulta muy curioso que en muchos lugares existen sistemas de información de viaje local, regional o nacional, pero sin conexión entre ellos. Una persona tiene que ser capaz de planear su viaje de principio a fin, aunque se hará especial hincapié en los principales puntos nodales de la red transeuropea de transporte y en sus conexiones locales y regionales.

- Acceso a las zonas ecológicas. Estudio para identificar las distintas zonas ecológicas que existen en Europa y utilizarlo como fuente de información para intercambiar perspectivas y puntos de vista entre ayuntamientos y otras autoridades responsables de estas zonas verdes o zonas medioambientales.

- Realización de campañas sobre hábitos que favorezcan la movilidad sostenible, como por ejemplo, la organización de la Semana Europea de la Movilidad o la asignación de fondos a las autoridades locales, regionales y nacionales para realizar actividades relacionadas con la movilidad.

- Inclusión de la conducción de bajo consumo energético en los programas de enseñanza de la conducción.

El tercer tema del Plan de Acción es **hacer más ecológico el transporte urbano**, es decir, buscar un transporte más favorable con el medioambiente.

Las acciones propuestas para conseguirlo son:

- Proyectos de investigación de vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos. Relacionado con esto tenemos el concepto de movilidad eléctrica (electromobility) que incluye no sólo a los coches o bicicletas eléctricos, sino también al transporte público eléctrico: tranvías, metro y trolebús.

- Elaboración de una guía en Internet sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes. Se dará información sobre la “compra conjunta”, de forma que distintas autoridades se puedan unir para la adquisición de vehículos eficientes y, obteniendo así grandes beneficios económicos.

- Estudios sobre la internalización de los costes externos del transporte en ámbitos urbanos, con el objetivo de que estos costes formen parte del precio que los viajeros pagan por utilizar este transporte.

- Intercambio de información sobre sistemas de peaje urbano, ya que existe un interés creciente por parte de los países miembros de la UE por conocer los regímenes que, con mucho éxito, se han implantado en distintas ciudades europeas.

El cuarto tema es **la intensificación de la financiación**. La financiación de la movilidad urbana concierne a los gobiernos locales y regionales. Sin embargo, desde la CE y a corto plazo, se puede asesorar a las autoridades y a las partes interesadas a examinar las oportunidades de financiación existentes y a crear regímenes innovadores de asociación entre el sector público y el privado. Para ello es necesario:

- Optimizar las fuentes de financiación ya existentes. Actualmente se tienen los fondos de cohesión, las subvenciones del Banco Europeo de Inversiones,



un nuevo sistema llamado ELENA (European Local Energy Assistance), que ofrece ayuda técnica a las ciudades y regiones para el desarrollo de sus inversiones en proyectos de energía sostenible y la movilización de las inversiones. También existe el programa STEER, dedicado a los aspectos energéticos del transporte, URBACT, que es un programa para promocionar el desarrollo urbano sostenible, y un programa de apoyo a las tecnologías de la información y la comunicación.

- Analizar las necesidades de financiación en el futuro. Ya se está preparando la financiación para los programas que empiezan en 2013. La Comisión va a seguir concediendo ayudas a la iniciativa CIVITAS, que tan buenos resultados ha dado, habiéndose iniciado ya el estudio para definir CIVITAS FUTURA. Además, como parte del análisis global del próximo marco financiero plurianual, se identificarán los fondos necesarios para el futuro.

El quinto tema es **compartir experiencias y conocimientos**. Para ello se han diseñado varias acciones:

- Mejorar los datos y las estadísticas. España es un referente en cuanto a recogida de datos y estadísticas se refiere, y a nivel europeo se pretende alcanzar algo similar a lo que existe en España. Sin embargo, como primer paso hay que identificar qué datos existen actualmente y cuál es su calidad.

- Crear un Observatorio de la Movilidad Metropolitana dirigido a los profesionales en cuestiones de transporte urbano, en forma de plataforma virtual, donde se puedan compartir datos, informaciones o estadísticas facilitando así el intercambio de buenas prácticas.

- Contribuir al diálogo y al intercambio de información a nivel internacional.

El sexto, y último, tema es **la optimización de la movilidad urbana**. Para ello se han lanzado dos acciones:

- Optimizar el transporte urbano de mercancías, mediante la elaboración de un documento de información sobre cómo integrar mejor el transporte urbano de mercancías.

- Favorecer la implantación y uso de sistemas de transporte inteligentes (STI). Se ofrecerá una guía donde se identifican las aplicaciones de los STI y se presentarán casos de buenas prácticas de cómo se han implementado dichos sistemas.

Todas las acciones que incluye el Plan de Acción se están lanzando o se lanzarán hasta el año 2012. Después de veinte años de trabajo en el transporte urbano a nivel europeo, se ha convertido en una parte fundamental de la política de transportes europea.

A finales del año 2010 se elaborará un nuevo Libro Blanco del Transporte, donde probablemente se evaluará este Plan de Acción y se revisará, lo que significa que posiblemente en el año 2012 se elabore un nuevo Plan de Acción sobre Movilidad Urbana.

**III FORO
de la
movilidad**
de la región de murcia

VII Jornada técnica del omm

Moderador:

Ilmo. Sr. D. Teodoro García Egea

Sr. D. Miguel Ángel Dombriz Lozano

Sr. D. Antonio Calvo-Flores Segura

Sr. D. Enrique López Carrique

SESIÓN **3**

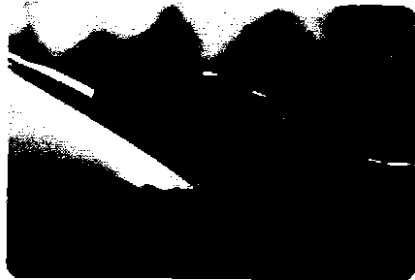
USO RESPONSABLE DEL COCHE

**III FORO
de la
movilidad**
de la región de murcia

vii Jornada técnica del omm

Sr.. D. Miguel Ángel Dombriz Lozano

**EL COCHE
MULTIUSUARIO,
UN ESLABÓN
NECESARIO
DE LA MOVILIDAD
RESPONSABLE**



La Ley de Movilidad de Cataluña, aprobada en 2003, reenfoca la planificación y la gestión de la movilidad hacia la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos

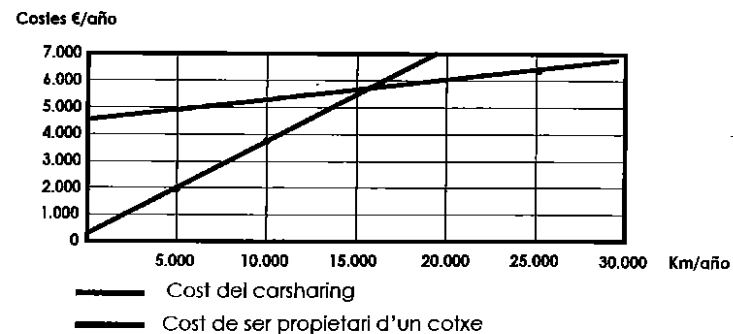
en este ámbito. Las estrategias de las Directrices Nacionales de movilidad para satisfacer estas necesidades se centran en promocionar:

- viajes más cortos, mediante una coordinación con la planificación territorial;
- viajes más sostenibles, a través de la potenciación del transporte público y los medios no mecanizados; y
- viajes más eficientes, con una mayor eficiencia energética y medioambiental de cada modo.

El coche es un extraordinario instrumento de movilidad ya que nos da libertad, autonomía y comodidad, aunque también presenta inconvenientes como

los impactos negativos sobre la calidad del aire o la ocupación del suelo en las ciudades.

Cuando necesitamos un coche existen tres opciones: lo pedimos prestado, lo alquilamos en un rent a car o un carsharing, o lo compramos. En Cataluña la reflexión que se hizo es que no interesa que la gente compre coches, ya que cuando se es propietario de un coche se incurre en un enorme coste fijo antes incluso de conducir el primer kilómetro, entre unos 4.000 o 5.000 euros al año en concepto de seguros, aparcamiento y amortización, siendo el coste marginal de su uso mucho menor, lo que produce una enorme tendencia al mismo.



La encuesta de movilidad diaria de Cataluña, de 2009, muestra la distribución modal en función del lugar de residencia. Así, el desarrollo urbanístico en forma de urbanizaciones y casas aisladas obliga al uso del transporte privado; sin embargo, los lugares donde existe una alta densidad de población con problemas de congestión, aparcamiento y calidad del aire pero con una red de transporte consolidada y de alta calidad, son óptimos para los clientes del carsharing (o coche multiusuario). Estos clientes sólo utilizarán el coche cuando sea imprescindible, sólo en aquellas circunstancias donde el coche gana en eficiencia convirtiéndose así en un eslabón más de la movilidad sostenible.

El carsharing resulta más barato que ser propietario siempre que el coche no se utilice mucho, y además es más flexible debido a que en las flotas existen diferentes modelos pudiéndose utilizar el más adecuado a cada necesidad. Permite también olvidarse de todo lo relacionado con el mantenimiento del coche (ITV, cambios de ruedas, revisiones) ya que corre a cargo de la empresa.

La ventaja del carsharing frente al alquiler tradicional radica en que mediante el carsharing el coche se puede alquilar por horas, se puede acceder al servicio en cualquier momento, sin colas, y los precios se mantienen estables durante todo el año mientras que el rent a car varía los precios en función de la temporada.

El carsharing es un producto orientado a personas que no necesitan el coche porque tienen solucionadas sus necesidades de movilidad con otros medios de manera habitual. También está orientado a fa-

milias con varios conductores y un solo coche o a pequeñas empresas con necesidades puntuales de desplazamiento a lugares donde el transporte público llega con dificultades.

El funcionamiento de carsharing es muy sencillo. Primeramente hay que ser cliente de una empresa dedicada a ello e identificarse como persona con capacidad de conducir. Se realiza una reserva a cualquier hora, por teléfono o internet, indicando el tipo de coche que se necesita y el aparcamiento donde se quiere recoger. La apertura del coche se hace con una tarjeta inteligente clásica de forma que el ordenador central envía la información de la tarjeta que ha hecho la reserva al elemento clave del proceso, el ordenador del coche, el cual permite también un contacto sencillo y directo con la empresa para solucionar cualquier dificultad. Las llaves de contacto se encuentran en el interior del coche y el carburante está incluido en el precio.



RESERVAR



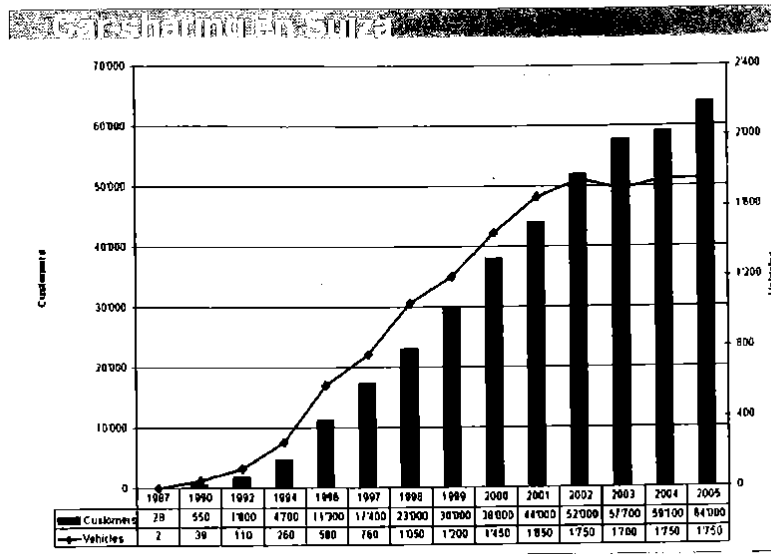
RECOGER



CONducIR

Frost Sullivan ha desarrollado un estudio del mercado del carsharing del que se extrae que en Europa hay casi 500.000 clientes, siendo Alemania el país con mayor número y Suiza el país con más clientes por habitantes, 12 clientes por cada 1.000 habitantes. En Estados Unidos son también casi medio millón de clientes, la empresa más importante de este sector allí es Zipcar, que cuenta con casi tres cuartas partes del mercado. A diferencia de Europa,

donde el carsharing tiene un sentido más práctico, en Estados Unidos tiene una componente más lujosa.

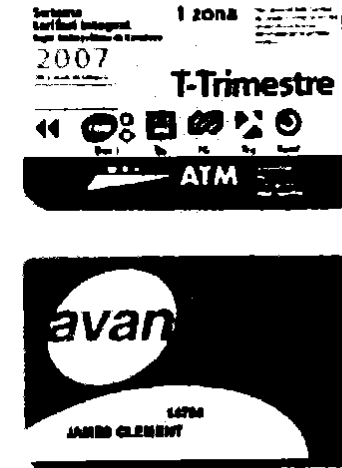


En España opera **Avancar** desde 2005 en Barcelona; **Respiro S.L.** ha empezado a operar en Madrid en 2009, con una veintena de coches y aparcamientos; también opera en Madrid **Connect by Hertz**, iniciativa de la empresa de alquiler Hertz, con una docena de aparcamientos con 12-14 coches; en Euskadi se ha presentado la iniciativa **Eusko carsharing**.

Avancar tiene en Barcelona una flota de 120 coches para 3.500 clientes. Los coches, de cinco modelos diferentes incluido un minibús para 9 personas, están distribuidos en 41 aparcamientos, siendo esta facilidad para acceder al servicio uno de los activos de la empresa. Cada cliente hace una media de 10 viajes al año, un uso interesante, ya que no se busca que los clientes utilicen mucho los coches sino que

puedan utilizarlos cuando los necesitan.

En Barcelona se paga por hora y kilómetro, en cambio, en el modelo americano se paga sólo por horas. Es posible tarifar por horas ya que la velocidad media de los viajes es muy constante, de unos 10 km/h, que incluye el desplazamiento y la estancia, manteniéndose muy estable independientemente de que el desplazamiento haya sido corto o largo. Por tanto, para hacer el pago por horas sólo habría que usar el coste marginal de recorrer 10 km sobre el precio hora.



En el año 2005, el perfil de ocupación de los coches era muy alto durante el fin de semana, pero muy bajo durante la semana. Para solucionar este problema se hizo una campaña de promoción muy intensa para profesionales y empresas, con el objetivo de ocupar los coches durante la semana. El resultado ha sido un incremento significativo en el perfil de ocupación de los coches durante la semana. Hay muchos clientes en la ciudad vieja de Barcelona debido a que allí existe un transporte público de calidad y dificultad para el aparcamiento.

Debe existir la posibilidad de vivir sin coche, y por ello no se debe basar el crecimiento de las ciudades en casas unifamiliares y polígonos industriales con centros comerciales alejados, ya que esto deja pocas posibilidades para la movilidad responsable,

la existencia de un transporte público eficiente y la marcha a pie o en bicicleta.

Es necesario orientar la gestión de la movilidad a los ciudadanos y el carsharing es una herramienta para satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos en cada momento de la forma más eficiente. Resulta muy importante la colaboración entre los sistemas de transporte público y los de carsharing (como es el caso de la ciudad de Bremen, donde se han instaurado los “móvil punkt”, puntos de movilidad, donde se encuentra el intercambiador de transporte público, los coches de carsharing y las bicicletas públicas). En este sentido, el reto es establecer un marco de colaboración con la Autoridades Territoriales de la Movilidad, de forma que los responsables del transporte público y las empresas de carsharing puedan ofrecer soluciones de movilidad a los ciudadanos conjuntamente favoreciendo así la movilidad responsable.

III Foro
de la
movilidad
de la región de murcia

VII Jornada técnica del omm

Sr. D. Antonio Calvo-Flores Segura

**SOLUCIONES Y
SERVICIOS TIC PARA
LA SOSTENIBILIDAD
DEL TRANSPORTE
EN EL CAMPUS DE LA
UNIVERSIDAD DE MURCIA**

De todos es conocida la importancia social y ambiental del transporte. El transporte constituye un elemento esencial de interconexión para una sociedad que evoluciona hacia una movilidad sostenible que proporcione una calidad de vida acorde a las expectativas de los ciudadanos.

Un sistema de transporte adecuado es un eje fundamental para el desarrollo de la Universidad. La evolución pasa por paliar los problemas de congestión, seguridad e impacto ambiental mediante actuaciones para mejorar la movilidad. Estas actuaciones no deben estar orientadas únicamente a crear nuevas infraestructuras, sino a diseñar un sistema de movilidad sostenible, tanto social como ambiental, que mejore su eficiencia para que evite, en lo posible, los desplazamientos innecesarios. A continuación se analizará en qué medida las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) en el transporte pueden ayudar a evolucionar hacia ese objetivo y en qué medida podrían ser exportables al resto de la sociedad.

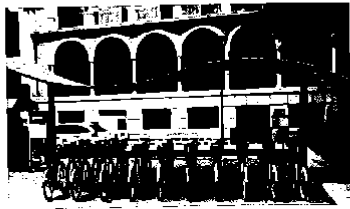
La Universidad de Murcia se sitúa en el municipio de Murcia teniendo influencia sobre los principales núcleos de la región, ya que los estudiantes provienen de diferentes municipios y cuenta con centros universitarios en diferentes puntos de la región.

Resolver la movilidad de los estudiantes en este escenario constituye un problema fundamental. Para ello, la Universidad de Murcia ha llevado a cabo diferentes experiencias de aplicación de las TIC que se pueden agrupar, por un lado, en servicios aplicados al transporte, con un primer apartado dedicado a la potenciación del transporte colectivo y de los medios alternativos de movilidad y un segundo apartado dedicado al uso responsable del coche y, por otro lado, en medidas destinadas a fomentar la reducción de la demanda de desplazamientos.

En lo referente a la potenciación del transporte colectivo, se está construyendo el tranvía, promovido por el Ayuntamiento de Murcia, y que se espera entre en funcionamiento durante el primer trimestre de 2011. La línea 1 de este tranvía recorrerá completamente el anillo universitario y contará con 5 paradas para dar servicio a todo el campus, al que conectará con el centro de la ciudad. Será fundamental potenciar la intermodalidad, es decir, coordinar adecuadamente el transporte ferroviario, el transporte por autobús y el tranvía para poder aprovechar al máximo la rentabilidad de este modo de transporte.

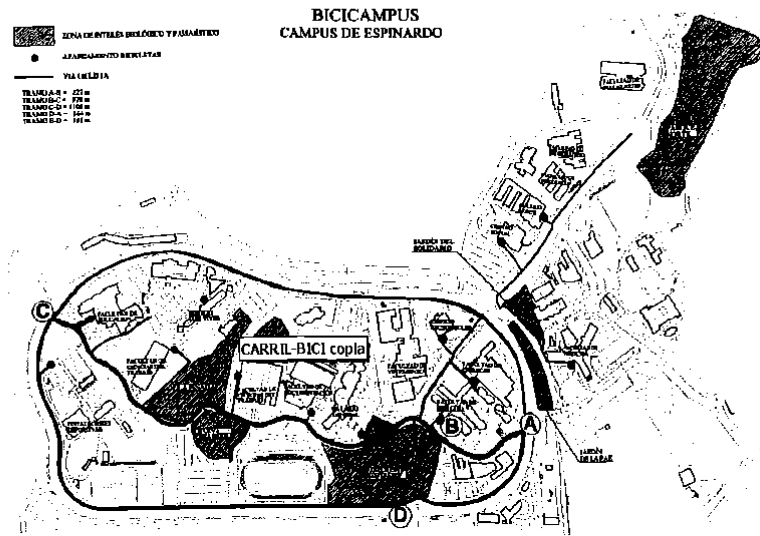
Respecto al uso de medios alternativos de transporte, la Universidad de Murcia ha hecho un esfuerzo

considerable para introducir la bicicleta en sus instalaciones. Existen ya cerca de unos 10 km de carril bici dentro del campus y se quieren crear nuevos tramos con el objetivo de dotar de carril bici a todas las dependencias del mismo. Además, se quiere



re conectar el campus universitario de Espinardo con el centro de Murcia a través de un carril bici. Este programa de carril bici, que entronca con el Plan

Director de la Bicicleta del Ayuntamiento de Murcia, va en paralelo a la implantación de un sistema de préstamo de bicicletas (Bicicampus) que se ampliará usando como bases los edificios que la Universidad tiene dentro del casco urbano.



Todas estas acciones de movilidad se están desarrollando gracias a la colaboración de distintos agentes y organismos de la Comunidad Autónoma, entre ellos la Agencia Regional de la Energía, la Entidad Pública del Transporte, el Ayuntamiento de

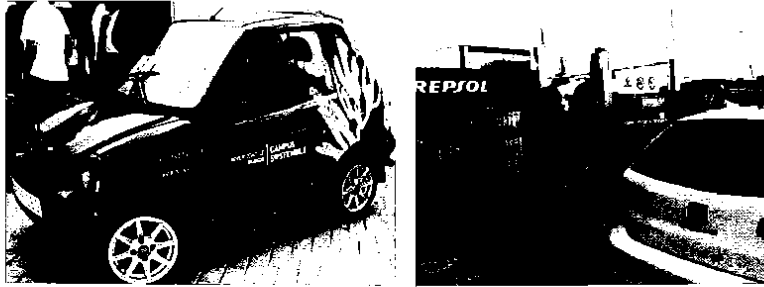
Murcia o la empresa concesionaria del transporte municipal LATBUS.

También se está desarrollando el proyecto de Paradas Amables destinadas a reducir el tiempo de incertidumbre del usuario y facilitar la selección de la ruta más adecuada para su desplazamiento. A través de las Paradas Amables el usuario podrá acceder a la información en tiempo real sobre la llegada de los próximos autobuses, consultar horarios, líneas y recorridos gracias a la pantalla táctil de la que están dotadas o conectar con el centro de vigilancia a través de un pulsador para resolver cualquier incidencia. Estas paradas están dotadas de videovigilancia, lo que proporciona no solo una mejora de la seguridad y la calidad del viaje, sino también permitiría un transporte a demanda, si fuera necesario.

También en colaboración con la Entidad Pública de Transporte y la empresa concesionaria del transporte municipal LATBUS se está desarrollando la Tarjeta Única que permitirá a la comunidad universitaria el uso de una sola tarjeta para la totalidad de los servicios relacionados con el transporte (préstamo de bicicletas, autobús, tranvía, tren). En la actualidad está implantada la tarjeta Unibono para los desplazamientos en autobús y el sistema de préstamo automático de bicicletas.

En cuanto al uso responsable del coche, la Universidad de Murcia cuenta con una flota de 17 vehículos híbridos de gasolina y gas y un surtidor para personal autorizado que funciona con tarjeta. Además, se quiere colocar un punto de servicio para los universitarios donde, usando sus tarjetas de crédito, pudiesen llenar sus depósitos de gas. La Universidad

también dispone de 9 vehículos eléctricos, dos motocicletas eléctricas y dos bicicletas eléctricas y se está trabajando en la disposición de puntos de carga para estos vehículos.



Para la gestión de la flota de vehículos de la universidad se está siguiendo un modelo de préstamos a través de un sistema de reserva. Se han instalado controles de GPS en los vehículos, tanto para mejorar su seguridad como para verificar las rutas de los mismos. Este dispositivo ha sido hecho con tecnología propia de la Universidad de Murcia.

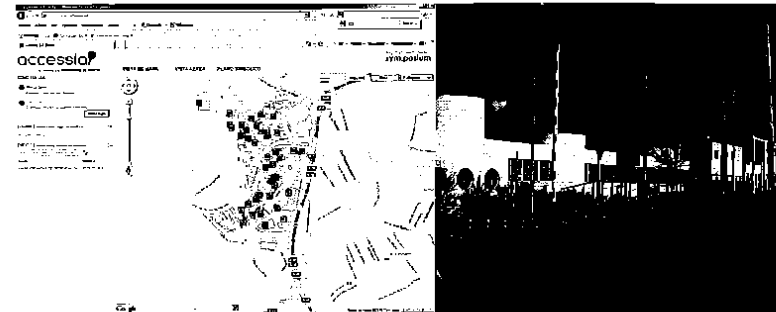
En cuanto a los aparcamientos, se está implementando un sistema que permite controlar la ocupación de los mismos, establecer políticas de prioridad y de control de acceso y mejorar los sistemas de información al usuario. Existen también cuatro aparcamientos disuasorios y se va a poner un sistema de minibús eléctrico para conectar los aparcamientos disuasorios con los distintos puntos del campus.



Actualmente hay 200 plazas de aparcamiento cubiertas con sistemas fotovoltaicos y se quiere llegar 1.000. Con todo esto se pretende convertir

el campus en un lugar lleno de árboles donde la gente pueda pasear.

Por otro lado, se ha desarrollado Accesia, un nuevo sistema de señalización vertical y de información al visitante basado en una aplicación híbrida de Google Maps y Microsoft Live. Accesia es una aplicación propia que ofrece servicios de geolocalización a usuarios y visitantes del campus, creando rutas para llegar a la universidad. Junto con ello se ha implantado un nuevo sistema de señalización dentro del campus basado en numeración. Las rutas obtenidas a través de Internet son acordes con esta señalización vertical.



Desde hace más de 10 años, la Universidad de Murcia participa y promueve un programa de “coches compartidos” que permite optimizar el uso de los vehículos que acceden a los distintos recintos universitarios. La Universidad de Murcia ha implantado en gran parte de sus procedimientos la Administración Electrónica. Esta aplicación de las TIC puede contribuir mucho al desarrollo de la movilidad sostenible así como lo hacen el teletrabajo, las Plataformas de Educación Virtual, el control remoto de las instalaciones o las videoconferencias. Esto no quiere decir que la educación universitaria se oriente hacia

un modelo no presencial sino que lo hace hacia un modelo mixto de acciones presenciales y no presenciales. Por ejemplo, la Universidad de Murcia tiene en marcha un sistema de escritorios virtuales que permite a los alumnos acceder a las aulas de informática desde su casa donde se encuentran todas las aplicaciones necesarias para realizar sus ejercicios prácticos.

Todas estas herramientas pueden ayudar mucho al desarrollo de la movilidad sostenible, pero también lo hace la “tecnología digital”, esto es, la tecnología del dedo o la voluntad: debemos ser capaces de concienciar a los ciudadanos y, en particular, la Universidad debe concienciar a sus estudiantes de que un desarrollo sostenible es lo único que se puede hacer para llevar a cabo una política económica eficiente a largo plazo.

III Foro
de la
movilidad
de la región de Murcia

VII Jornada técnica del omm

Sr. D. Enrique López Carrique

**PROYECTO PILOTO DE
COCHE COMPARTIDO
EN LA UNIVERSIDAD
DE ALMERÍA**

est omm

Sr. D. Enrique López Carrique

Director de la Secretaría de Sostenibilidad y Oficina Verde y Profesor del Área de Ecología de la Universidad de Almería

La Universidad de Almería (UAL) es un campus compacto donde prácticamente todos los edificios están en el mismo sitio, pero con el gran inconveniente de encontrarse a 8 km de la ciudad, lo que genera un conflicto importante: 14.000 personas se desplazan cada día desde la ciudad a la Universidad. El principal problema es que hay muchos más vehículos que aparcamientos y las previsiones son que la cantidad de vehículos aumente progresivamente, ya que la universidad está creciendo. Este problema de saturación de los aparcamientos provoca que la gente aparque mal y se taponen algunos accesos. Además, no hay que olvidar que el número de vehículos que accede a la universidad cada día emite una cantidad considerable de dióxido de carbono a la atmósfera, que en nuestro caso supera las 1.000 toneladas.

El proyecto piloto de coche compartido se elabora en colaboración con la Oficina de Mitigación del Cambio Climático de la Diputación de Almería y, aunque en principio se plantea a escala municipal, se espera que tanto la experiencia como los resultados se puedan extrapolar al resto de la provincia, donde la



Diputación de Almería ya está poniendo en marcha planes de movilidad urbana en diferentes comarcas.

El Plan de Movilidad de la UAL ha sido desarrollado por la propia Universidad, de forma que con la colaboración de los alumnos de Ciencias Ambientales, encargados del análisis diagnóstico y elaboración del plan, se pueda hacer un seguimiento anual de las medidas aplicadas. Este año se aplicará la primera de las medidas: el coche compartido.

El personal que accede a la universidad proviene en un 60% de la ciudad de Almería y el resto del entorno inmediato a la universidad. Se han realizado estudios previos para caracterizar la movilidad a la Universidad donde se han obtenido algunos resultados interesantes. Por ejemplo, el 36% de los estudiantes vienen en coche a la universidad frente a un 80% del personal empleado. Si se estudia la ocupación de los vehículos se observa que mientras los estudiantes suelen venir con algún acompañante en el coche, el personal empleado lo hace casi siempre solo. De las encuestas también se extrae que el personal empleado no utiliza el transporte público por incompatibilidad de horarios u otras razones, y muestra cierta disposición a compartir vehículo aunque con reticencias derivadas de la existencia de horarios variables o la impuntualidad.

En cuanto al transporte público, los principales inconvenientes para su uso son los siguientes:

- Tardas demasiado tiempo.
- Es incómodo porque hay demasiada gente.
- La parada queda lejos de mi domicilio.
- Cuesta más caro que el coche.
- Debo realizar transbordos.

Por ello, se ha hecho un estudio sobre la posible optimización de las líneas de autobuses, con la colaboración de la empresa pública del transporte urbano en Almería SOLBUS, llegando a la conclusión de que no existe ningún problema con el diseño de las líneas pero sí hay un problema con el número de vehículos ofertados, ya que en hora punta resultan insuficientes. Por el momento, no existe intención de aumentar la flota, sin embargo se está trabajando en el escalonamiento de los horarios de comienzo de las clases entre las 8 y las 10 de la mañana para conseguir así una circulación de autobuses más fluida.

También se ha estudiado el acceso a la universidad en bicicleta. El principal problema que existe es que, aunque la universidad cuenta con un carril bici que rodea todo el campus, la ciudad de Almería solamente cuenta con dos carriles bici que ni están conectados entre ellos ni conectan con el carril bici que llega a la universidad, y por falta de espacio no está previsto que se vaya a construir en poco tiempo. En cualquier caso la intención de uso de la bicicleta que muestran las encuestas tampoco es muy alta, si bien podría haber un incremento importante si existiera un carril bici en condiciones óptimas.

Como se ha comentado anteriormente, este año se quiere aplicar la primera medida del Plan de Movilidad de la UAL, que es implantar un sistema

de coche compartido. Para implementarla con éxito, además de promocionar las indudables ventajas que tiene este sistema (la oportunidad de conocer gente, compartir experiencias o aumentar nuestra conciencia social), se quiere generar algún tipo de incentivo que motive de forma efectiva un cambio de planteamiento respecto al uso del coche.



Un primer incentivo que puede resultar muy interesante teniendo en cuenta las características espaciales de la Universidad de Almería, es el aparcamiento reservado en pleno centro del campus si usted utiliza el coche compartido. También nos pusimos en contacto con la asociación de empresarios AL CENTRO, de tal manera que los usuarios de este sistema también pudieran tener ventajas en los comercios del centro de la ciudad. Otro posible incentivo lo constituyen los vales de comedor.

Para asegurarse el correcto funcionamiento del sistema, se llegó a la conclusión de que para formar parte de esta campaña es requisito indispensable

tener coche propio, ya que los más interesados en compartir coche eran los estudiantes usuarios del transporte público. No es el objetivo de esta medida quitarle viajeros al transporte público, y además de esta forma tampoco se resolverían los problemas de saturación de los aparcamientos.

A cada persona que se inscriba en el programa se le entregará una tarjeta con sistema de RFID (identificación por radiofrecuencia), la barrera del aparcamiento reservado se abre automáticamente cuando detecta tres de las tarjetas de forma que sólo deja entrar a uno de los tres vehículos registrados. Además cuenta con un sistema informático que proporciona las estadísticas y conecta con la asociación de empresarios AL CENTRO. La idea es que esta tarjeta acabe funcionando como una tarjeta de puntos tipo Travel Club.

La campaña de coche compartido se pondrá en marcha con la entrada del curso 2010-2011. En la actualidad se está colaborando con la empresa de autobuses urbanos de Almería para mejorar el servicio, ya que se ha estimado que un estudiante que va a la universidad en coche durante 5 años gasta 6.000€ más que uno que lo hace en transporte público.

¿Quieres ganar 6000 euros?

Si viajas en vehículo privado, gastarás 6000 euros más en 5 años de estancia en la Universidad

6000 ¡Piénsatelo!



Cada autobús lleno equivale a 40 coches y evita la emisión de 84Kg diarios de CO₂

Surbus

UNIVERSIDAD DE ALMERÍA

INSTITUTO DE PLANIFICACIÓN

Campaña de movilidad y uso sostenible del vehículo privado

III FORO
de la
movilidad
de la región de murcia

VII Jornada técnica del omm

Moderadora:

Sra. Dña. Montserrat Fernández San Miguel

Sr. D. Ferrán Ballester Díez

Sr. D. Patxi Lamíquiz

Sra. Dña. Amanda Ferrera Cuervo

PANEL DE DEBATE
SOBRE MOVILIDAD
Y SALUD

Sr. D. Ferrán Ballester Díez

Coordinador del Área de Ambiente y Salud del Centro Superior de Investigación en Salud Pública (CSISP) de la Generalitat Valenciana

La contaminación asociada a transporte causa un impacto sobre la salud; por eso es necesario tomar decisiones que incorporen la salud en la movilidad.

Los responsables del transporte y la movilidad reconocen que las emisiones vinculadas a los vehículos a motor provocan unos efectos negativos sobre la salud y el medio ambiente. Entre ellos:

- En España hay unas 5.000 defunciones al año por accidentes a motor que, afortunadamente, se están reduciendo poco a poco entre toda la sociedad.
- El número de defunciones prematuras que se asocian a contaminación del aire es similar al de accidentes de tráfico.
- El ruido asociado al transporte, en ámbito urbano, provoca estrés, problemas de conciliación del sueño, e incluso de salud cardiovascular.

En la actualidad ya se están aplicando medidas para solventar los problemas relacionados con la contaminación ambiental. Por otro lado, el transporte produce también unos efectos positivos que se tra-

ducen en un incremento de la calidad de vida de los ciudadanos.

La Organización Mundial de la Salud apunta que se podría estar reduciendo el número de defunciones prematuras en nuestro país en cerca de un 6% en áreas urbanas. Esto significa que la población de áreas urbanas aumentaría 1 año o más su esperanza de vida. En EEUU se han hecho estudios empíricos que indican que la reducción de contaminación por partículas finas ha sido el factor que más ha contribuido a la mejora en la esperanza de vida.

Las dos medidas políticas más importantes desde el punto de vista de ahorro económico, no solo en salud, en los últimos 20 años fueron la retirada del plomo de la gasolina de los coches y la aprobación de la Guía del Valor Límite para partículas finas.

Para terminar, simplemente apuntar que, en la actualidad, las enfermedades más frecuentes son la obesidad, enfermedades cardiovasculares, enfermedades respiratorias y diabetes. Simplemente, caminando o yendo en bicicleta, haciendo un ejercicio físico moderado al día de unos 30 minutos, estaría-

mos reduciendo el riesgo de estas enfermedades entre un 30 y un 50%. Estas son las conclusiones de diversos grupos de trabajo de la Organización Mundial de la Salud. Un efecto muchísimo mayor, en términos de salud, que muchos de los medicamentos que hoy en día se está prescribiendo a muchas personas.

Sr. D. Patxi Lamíquiz

Profesor Asociado de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

En la actualidad, con el conjunto del planeta amenazado por el calentamiento global, las ventajas de la marcha a pie en las ciudades aparecen más nítidas que nunca y tienen que ver con su mayor sostenibilidad ambiental frente a otros modos, pero comprenden también aspectos económicos, sociales y de salud.

El peatón, y la actividad de caminar, ha sido la base de nuestra forma de desplazarnos, e incluso de nuestra cultura y nuestra forma de vida, especialmente en nuestro país y, en general, en todo el sur de Europa, donde la densidad de usos, de personas y de acontecimientos ha favorecido que la relación social sea básicamente a pie.

En una investigación realizada para el CEDEX (del Ministerio de Fomento), por el Departamento de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Madrid, se ha estudiado la influencia de las variables urbanísticas sobre la movilidad peatonal y recomendaciones consecuentes para el diseño de modelos urbanos orientados a los modos no motorizados: LA CIUDAD PASEABLE. Ciudades paseables serían, en principio, cualquiera de las ciudades tradicionales nuestras. Pero ¿qué pasa con los nuevos desarrollos urbanísticos que se están construyendo?. Uno tiene la sensación de que en esos nuevos desarrollos prác-

ticamente, todas las actividades de su vida están pensadas para que se desarrollen en coche, en vez de poder desarrollarse a pie, como se hacía en el barrio tradicional. La responsabilidad de los políticos y de los planificadores urbanísticos sobre la forma de desplazamiento que posibilitan en las ciudades es un aspecto muy a tener en cuenta.

Como todos sabemos, el caminar tiene una serie de limitaciones, limitaciones que están relacionadas con las necesidades que tenemos que satisfacer. Para que el ciudadano tenga la opción de caminar, no hay que poner los servicios esenciales (panadería, colegio, etc.) a una distancia de más de un kilómetro o un kilómetro y medio. La distancia está relacionada con el tiempo del que disponemos, y para andar 5 km, para una persona sin discapacidad, de edad media, tarda una hora, y el problema es que no disponemos de esa hora para andar. Por tanto, desde la planificación urbanística y desde el diseño de las ciudades tenemos que pensar en ciudades que creen proximidad, disponiendo en un ámbito próximo las actividades que son necesarias para el día a día.

Las ciudades de forma nucleada permiten lo que los norteamericanos llaman "Transit Oriented Development" (TOD), o un "desarrollo urbano orien-

tado al transporte público”, que es la creación de urbanizaciones compactas, en las que se pueda llegar caminando a los sistemas de transporte público, lo que hace que sea posible una vida de mayor calidad, sin depender totalmente del coche. En definitiva: se trata de entornos densos, provistos de transporte público, y en los que sea posible caminar para acceder a los principales servicios.

Por otro lado, si tenemos la suerte de vivir a una distancia de la que podemos ir caminando al lugar donde trabajamos o a recoger a nuestros hijos al colegio, o hacer la compra, generaremos una actividad física. Con 30 minutos al día de ese tipo de actividad es suficiente para prevenir una gran cantidad de enfermedades que actualmente están asociadas con el modelo de inactividad que, por desgracia, es el más habitual.

Esa actividad física es fundamental en términos de salud. Ya no solo tratamos el tema de la movilidad sostenible sino que se empieza a enlazar con temas de salud pública. Existe un problema ya que el modelo de movilidad actual ha roto la ecuación básica del metabolismo: durante un millón de años hemos tenido que hacer mucha actividad física para poder comer, trabajando el campo, cazando, etc. Ahora tenemos comida abundante y no tenemos que hacer ninguna actividad física, por tanto, en esa ecuación lo que entra es mucho más de lo que sale, en términos calóricos, lo que provoca como resultado un aumento de la obesidad, que podría combatirse con una actividad física moderada, como es caminar, o ir en bicicleta.

La empresa que represento, FEVE, es una empresa pública que opera una serie de líneas sobre todo en la cornisa cantábrica, líneas de viajeros y de mercancías, y también un importante negocio de trenes turísticos.

El tema que aquí se trata, movilidad y salud, y su relación con el ferrocarril tiene ya de por sí unas ventajas asociadas, ya que los ratios de salud, de eficiencia, de los costes externos (accidentes, contaminación, etc.) del ferrocarril gana en comparación al resto de modos.

De nada sirve ser muy eficiente si al final no resulta competitivo frente al vehículo privado, y si no se llega al cliente. Por eso, desde FEVE, nos planteamos cuales son las dificultades que ahora ofrece el ferrocarril, desde el punto de vista de la movilidad. Hay varios aspectos, entre los que destacan dos por ser los que más preocupan a los usuarios en general: Uno es el tiempo. Muchas líneas de las líneas de FEVE no son competitivas en el tiempo, y hay que tener en cuenta que el tiempo es un bien muypreciado para todos, el tiempo es salud, y cada uno lo utiliza de la manera que más le conviene. Desde FEVE, intentamos establecer políticas o estrategias que consigan ser un sistema ferroviario competitivo en tiempo: si a los ciudadanos no se les ofrece un

transporte que, como mínimo, iguale en tiempo al vehículo privado, muchos de ellos no van a dejar la comodidad que ofrece este modo de transporte, sin pensar en cualquier otro tipo de impacto que su decisión pueda provocar.

El segundo factor en el que falla el ferrocarril es el papel integrador en la ciudad. La red de FEVE tiene distintas formas de relacionarse con las ciudades. En unos casos, dejamos a los ciudadanos muy alejados de los focos de movilidad, muy alejados de las ciudades, y con lo cual, no servimos y con lo que quería decir, en los transbordos en superficies se penalizan mucho, precisamente por eso, por la incomodidad de que tener por el modo de transporte hay que ponerte el abrigo, poner las cosas, pues entonces es una molestia, con lo cual, no somos útiles de nuevo en aquellas ciudades que estamos muy lejos de las entornos de movilidad.

Sin embargo, el ferrocarril ha sido un elemento estratégico y vertebrador en muchas comunidades; en otros casos, las ciudades han crecido alrededor de la red ferroviaria, ya que antiguamente el ferrocarril era una necesidad, porque había que transportar a los viajeros y no había esta maravillosa red de carreteras que ahora existe, y ahora el ferrocarril molesta.

Sin embargo, el ferrocarril ha sido un elemento estratégico y vertebrador en muchas comunidades; en otros casos, las ciudades han crecido alrededor de la red ferroviaria, ya que antiguamente el ferrocarril era una necesidad, porque había que transportar a los viajeros y no había esta maravillosa red de carreteras que ahora existe, y ahora el ferrocarril molesta. Hubo cierta tendencia a cerrar las vías existentes, pero realmente eso no parece la solución. Entonces, ¿qué se ha hecho en FEVE? ¿Cómo podríamos ayudar a la ciudadanía para ser más útiles y no ser molestos en la ciudad?

Hemos aprendido, y estamos aprendiendo, mucho de lo que se está haciendo en Europa: hay modelos ferroviarios en Alemania, como el “tren-tram”, que trata de aprovechar la red ferroviaria adaptando el vehículo a un tren mixto mucho más amable, sobre todo desde el punto de vista de la estética, y permitir que el tren en las ciudades se transforme en un tranvía. Es decir, se llega a la ciudad en modo tren de cercanías, y ya dentro de la ciudad el tren se adapta a ella, siendo un elemento más, intentando no molestar, permitiendo el tránsito, el cruce, el paseo, convirtiéndose en tranvía; además, puede conectar con otras redes de tranvía allí donde sea necesario.

Este es el modelo que estamos desarrollando en muchos puntos de la red de FEVE. En Asturias hay tres proyectos, algo distintos, porque lo que hacen es unir zonas rurales en modo tranvía. Otro proyecto que estamos llevando a cabo en colaboración con el Gobierno de la Región de Murcia, para aprovechar la red FEVE que hay entre Cartagena y Los Nietos, y mejorarla de manera que en Cartagena entraría en formato tranvía con el mismo vehículo.

III FORO
de la
movilidad
de la región de murcia

VII Jornada técnica del OMM

Sr. D. Andrés Monzón de Cáceres
Ilma. Sra. Dña. Carmen M. Sandoval Sánchez
Ilmo. Sr. D. José Guillén Parra

LECTURA DE
CONCLUSIONES
Y CLAUSURA

En primer lugar, debo agradecer la activa participación de todos en esta exitosa jornada. Se han tratado muchos temas, a cual más interesante, de los que voy a resaltar las ideas fundamentales, a mi modo de ver.

Existe una necesidad de contar con un pacto de ciudadanos, un pacto por la movilidad; es decir, que el proceso de planificación de la movilidad debe estar acompañado, desde sus inicios, por la participación pública. Parece, y las experiencias lo demuestran así, que hay que ir hacia soluciones construidas en base a lo que nuestros colegas americanos llaman “context sensitivity design”; es decir, un diseño de planificación sensible al proyecto, lo que supone incorporar la participación ciudadana desde el principio del proceso de planificación, para identificar los problemas, para priorizar las soluciones, para diseñar incluso el proceso de implementación de las mismas.

Otra idea omnipresente en esta jornada ha sido la eficiencia: no hay que centrarse en aumentar la velocidad de los modos de transporte, ni mirar solo a los flujos, sino que hay que tener una visión desde el punto de vista de la eficiencia. Una eficiencia que supone buscar soluciones que produzcan los menores impactos posibles, desde el punto de vista de la

salud, desde el punto de vista de la coordinación entre administraciones, etc., pues hay muchas eficiencias asociadas a diferentes ámbitos de planificación, e incluso la planificación de los diferentes modos de transporte.

Durante estos dos días, se ha puesto de manifiesto que no se trata de planificar las redes de transporte desde el punto de vista del coche, ni desde el punto de vista del autobús, ni desde el punto de vista de los peatones, sino que se trata de planificar la movilidad, intentando mover personas de la forma más eficiente posible.

Esto coloca al ciudadano precisamente en el centro de las políticas de movilidad, que es lo que propugna la Unión Europea, y eso supone un cambio en la cultura de la movilidad. Por primera vez se asocian cultura y movilidad, tratando de incorporar los aspectos culturales a la movilidad. En este sentido es muy interesante señalar que nosotros tenemos un gran capital, y es que tenemos una gran tradición de la movilidad a pie. Esto significa que podemos tener una movilidad de proximidad, en la que las ciudades son valoradas y disfrutadas.

Otra idea que ha surgido es la importancia del uso de las tecnologías de la información y de las comuni-

caciones (TIC) y su aplicación a la gestión del transporte, ya que, entre otras cualidades, facilita la información al usuario, que es el que al final decide el modo de transporte que va a utilizar en su viaje.

Por último, resumiría estas conclusiones en varios adjetivos: la movilidad debe ser universal para todos (incluidas las personas discapacitadas, los niños, los ancianos), debe ser responsable, eficiente, humana y saludable.

Por tanto, enlazando con lo que decía el Consejero, José Ballesta, en la inauguración, no tenemos que dedicarnos a la autocomplacencia, sino a la auto-crítica. Lo que se trata es de buscar una crítica positiva, y ver qué cosas podemos mejorar y poner en marcha. Entusiasmo y energía no falta, y aquí en Murcia lo hemos podido comprobar; hay cosas que se están poniendo en marcha en los últimos años, y eso supone que realmente se quiere hacer cosas, de manera que la eficiencia desde el punto de vista del ciudadano y desde el punto de vista de la sostenibilidad, sea la más amplia.

Y no quería acabar sin agradecer a la Entidad Pública del Transporte, por el entusiasmo con que ha organizado estas Jornadas, a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, que ha estado ahí siempre presente, con todo su personal, al que quiero agradecer su dedicación; al Ayuntamiento de Murcia, que también ha tenido una parte muy importante y un protagonismo en estas Jornadas. También, lógicamente, a mi equipo de TRANSyT, que consigue que cada año el informe esté a tiempo para las Jornadas; a los ponentes, ya que todos han estado a una gran altura, y quiero agradecerles a to-

dos ellos el esfuerzo de venir hasta aquí, prepararse unas presentaciones muy interesantes y transmitir las en este auditorio.

Y también a los asistentes que, como se ha dicho antes, han sido muy numerosos y permanentes; a todo el personal de sala, a las azafatas, al personal de traducción simultánea, porque todos ellos hacen que esto funcione; para todos ellos quería mostrar mi agradecimiento y pedir el reconocimiento de todos los asistentes.

Muchas gracias.

Poco más puedo decir después de la intervención de Andrés Monzón, creo que ha hecho unas conclusiones fantásticas sobre este III Foro de la Movilidad.

Quisiera agradecer, tanto a los asistentes como a los ponentes de excepción que hemos tenido, en nombre de la Consejería de Obras Públicas su presencia, muy especialmente a los componentes del Observatorio de la Movilidad y a los representantes del Ministerio de Medio Ambiente y del Ministerio de Fomento, las Autoridades de Transporte Público, de la Comisión Europea, miembros de la comunidad universitaria, y por supuesto también a nuestros queridos amigos del sector del transporte.

Solamente quería reseñar que ayer en mi ponencia, la diapositiva inicial resumía todo lo que ha comentado Andrés Monzón hace un momento. En este Foro del ciudadano, que es el protagonista de la movilidad, los que estamos encargados de las políticas públicas del transporte tenemos que conseguir el principal objetivo: lograr para el ciudadano una movilidad saludable, una movilidad accesible, segura, eficiente y eficaz. Ahora, ante la situación actual, debemos ser más eficaces y eficientes que nunca y apostar por una movilidad ecológica, una movilidad por y para el ciudadano.

Y haciendo también mención a lo que se ha comentado en la sesión anterior, quiero comenzar por los más pequeños, intentando concienciar al ciudadano desde que es niño; este ha sido uno de los objetivos de la Consejería de Obras Públicas de este año: la concienciación ciudadana empezando por los niños. Para ello hemos puesto en marcha diversas campañas, para que los niños conozcan los diferentes tipos de transporte público y pudieran acceder a distintos modos de transporte que no habían utilizado hasta ahora.

Me sorprendió cuando pusimos en marcha la campaña "Aprende viajando en tren", que muchos niños no habían subido nunca en tren, teniendo en Murcia líneas de transporte a Cartagena, a Lorca, a Águilas, y me sorprendía que niños de 8 o 9 años nunca habían estado en una estación de ferrocarril. Entonces esta es una de las ideas y uno de los objetivos que estamos persiguiendo este año y en el que estamos trabajando desde la Dirección General de Transportes y desde la Entidad Pública. Seguiremos trabajando en este sentido, porque uno de los objetivos que pretendemos las Administraciones implicadas en el transporte municipal, regional, nacional y europeo es disminuir el uso del transporte privado de forma que consigamos un tercio para cada modo, como hablamos ayer, pasando del transporte priva-

1. La sostenibilidad no es una opción, es una obligación.
2. El transporte público es uno de los pilares básicos de la sostenibilidad.
3. Resolver los problemas de movilidad supondrá apuntalar el 4º pilar del 'estado del bienestar', después de la sanidad, la enseñanza y las pensiones.
4. Integrar políticas de transporte público y planes de movilidad en la planificación urbanística solucionará el problema de la movilidad en el futuro de nuestras ciudades.
5. Incorporar los estudios de movilidad, tráfico y transporte público en el planeamiento general, es una necesidad fundamental para la movilidad de las ciudades.

Estas son algunas de las conclusiones alcanzadas en el anterior foro de la movilidad de la Región de Murcia.

En la clausura de esta edición, quiero aprovechar para anunciarles a todos ustedes que el Gobierno de la Región de Murcia, a través de la Dirección General de Transportes, con su directora general, Carmen

Sandoval, y de la Entidad Pública del Transporte, está elaborando una nueva Ley de Movilidad, donde se recoge todo lo que aquí se decía el año pasado.

Y quiero destacar este aspecto porque este tipo de encuentros son buenas oportunidades para que los ciudadanos, las empresas, los concesionarios del transporte público, las administraciones, en este caso la estatal, y la local, y la autonómica, todos los usuarios del transporte, los operadores, y sobre todo las autoridades del transporte público, debatan conjuntamente, intercambien opiniones e ideas y busquen soluciones conjuntamente. Porque lo más importante es que esas soluciones se escuchen y después se apliquen en el día a día para mejorar la calidad del servicio ofrecido al ciudadano, aspecto que entiendo que debe ser fundamental en cualquier administración.

También quería darles otra noticia, y es que me comprometo hoy con todos los que están aquí a que todas las cosas que se van a recoger en el siguiente libro de conclusiones del Foro de la Movilidad, pero que ya hemos recogido desde el Gobierno Regional y tenemos en las conclusiones de este Foro y de las séptimas jornadas de este año, muchas de esas cosas, todo lo que se pueda, todo lo que realmente sea de aplicación inmediata, se va a recoger

en el Plan de Impulso del Transporte Público de la Región de Murcia, que nuestro Presidente Ramón Luis Valcárcel anunció antes de ayer en la Asamblea Regional, y viene a seguir impulsando las políticas de mejora del transporte público y de mejora de la movilidad de los ciudadanos que entre todos tenemos que adoptar, impulsar y apoyar.

Por último quería destacar una conclusión de las tratadas en este foro, en este caso de Marcell Romerts, director del Libro Verde, a quien, dicho sea de paso, ha sido un lujo hoy tener aquí con nosotros junto a Andrés Monzón, uno de los expertos europeos en materia de movilidad. Decía Marcell hoy que “España es el país más avanzado de Europa en éste ámbito, ya que es el único estado comunitario que cuenta con un Observatorio de la Movilidad Metropolitana, cuyo trabajo de análisis y recogida de datos estadísticos permite tener indicadores de movilidad que facilitan la movilidad y del trabajo desarrollado por las diferentes comunidades”.

Andrés, ¡felicidades! Y felicidades al Observatorio de la Movilidad Metropolitana; es un orgullo y es un honor que Marcell diga esto, que Europa tenga esa consideración de la movilidad española. Por lo que, ánimo, adelante, desde Murcia contáis con nuestro apoyo y con nuestra ayuda; tenéis que seguir con esta labor, esto tiene que seguir creciendo, tenemos que seguir ayudando a los ciudadanos. Mucho ánimo y muchas gracias por vuestro esfuerzo.

Y por último, pues como no, el apartado de agradecimientos, a los patrocinadores, al Grupo Murtrafic, a Grupoetra, a la Agencia Nacional de la Energía, a GMV, a los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente que están hoy aquí representados. También a todos

los que han participado en este Foro de una manera de manera activa, con mucha ilusión, mucho esfuerzo y con mucha entrega.

Y, cómo no, por último al Observatorio de la Movilidad Metropolitana, por haber elegido Murcia como sede de estas VII Jornadas Técnicas, ha sido un verdadero honor, un verdadero orgullo, y han hecho que la Región se convierta en estos días en el centro de debate de la movilidad a nivel nacional.

Muchas gracias.

Quedan clausuradas las VII Jornada del Observatorio de la Movilidad Metropolitana y el III Foro de la Movilidad de la Región de Murcia.

CONCLUSIONES

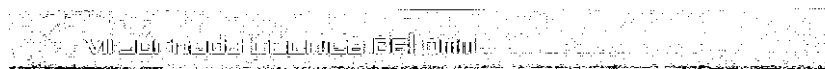
- Las políticas de transporte deben ser diseñadas por y para los ciudadanos atendiendo a sus necesidades.
- Los procesos de planificación de la movilidad deben estar acompañados por la participación pública.
- Existe la necesidad de contar con un pacto de ciudadanos, un pacto por la movilidad; es decir, que el proceso de planificación de la movilidad debe estar acompañado, desde sus inicios, por la participación pública, para identificar los problemas, para priorizar las soluciones, para diseñar incluso el proceso de implementación de las mismas.
- Las políticas de movilidad diseñadas a la medida del ciudadano implican una serie de acciones tales como el desarrollo de una normativa sobre los derechos de los pasajeros, una nueva estrategia para garantizar la movilidad de las personas con discapacidad, la mejora de la información al ciudadano, la ejecución de campañas de acción y concienciación e incluir la eficiencia energética de la conducción como parte de la educación vial.
- Se ha de crear una nueva cultura de la movilidad más sostenible y eficaz, haciendo ciudades más humanas y respetuosas con el entorno.
- Es fundamental la colaboración y coordinación entre las diferentes administraciones públicas, desde los ámbitos local, regional, nacional y europeo para mejorar el transporte y combatir el cambio climático.
- El principal objetivo de las diferentes administraciones públicas encargadas de las políticas de transporte debe ser lograr para el ciudadano una movilidad saludable, accesible, segura, eficiente y eficaz.
- No hay que centrarse en aumentar la velocidad de los modos de transporte, ni mirar solo a los flujos, sino que hay que tener una visión desde el punto de vista de la eficiencia. Una eficiencia que

supone buscar soluciones que produzcan los menores impactos posibles, desde el punto de vista de la salud, desde el punto de vista de la coordinación entre administraciones, etc., pues hay muchas eficiencias asociadas a diferentes ámbitos de planificación, e incluso la planificación de los diferentes modos de transporte.

- La movilidad sostenible supone el equilibrio socioeconómico, medioambiental y ecológico de la ciudad, afectando entre otros a planes urbanísticos.
- La movilidad debe ser universal para todos (incluidas las personas discapacitadas, los niños, los ancianos), debe ser responsable, eficiente, humana y saludable.
- En la movilidad sostenible no se trata de planificar las redes de transporte desde el punto de vista del coche, ni desde el punto de vista del autobús, ni desde el punto de vista de los peatones, sino que se trata de planificar la movilidad, intentando mover personas de la forma más eficiente posible.
- La accesibilidad es un mandato constitucional, debiendo estar unidos, en todo caso, accesibilidad y transporte público.
- En las políticas de fomento de transporte públi-

co se debe apostar por una accesibilidad universal en cuanto a la adaptación de material móvil, adaptación de infraestructuras y legislación.

- La apuesta por las nuevas tecnologías y los sistemas inteligentes de transporte favorecerán una mejor movilidad. Las TIC son un factor clave para hacer de las ciudades lugares más sostenibles, ya que contribuyen a reducir los desplazamientos en horas punta, las necesidades de aparcamiento, la contaminación y el ruido.
- Las TIC y su aplicación a la gestión del transporte, facilitarán la información al usuario, que es el que al final decide el modo de transporte que va a utilizar en su viaje.
- Los vehículos inteligentes, la mejora del transporte público y los esfuerzos por el uso compartido del coche contribuyen a mejorar la movilidad y lograr un crecimiento más sostenible.
- La UE persigue la creación de un Observatorio Europeo de la Movilidad. España es el único país de la UE que cuenta con un Observatorio de la Movilidad, cuyo trabajo de análisis de recogida de datos estadísticos permite obtener indicadores que facilitan la movilidad y la apuesta por nuevas políticas.



Edita:

Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia

Imprime:

Alprint Artes Gráficas

ISBN 978-84-87138-62-1

Impreso en España

Todos los derechos reservados