

**El Libro Verde de la Unión Europea:
Hacia una nueva cultura
de la movilidad urbana**





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

Gabriela Barrera

Directora de Administración y Finanzas y Coordinadora de la Implicación Financiera y Administrativa
de POLIS en los proyectos de la Comisión Europea

Gracias por esta invitación.

La intención de mi ponencia es dar la visión que distintas ciudades europeas tienen sobre el Libro Verde. Polis es una red de ciudades y regiones por un transporte local innovador, actualmente contamos con 70 miembros en diferentes países. La red fue fundada en 1989 y entre los primeros miembros se encuentra la ciudad de Barcelona, la cual tiene actualmente la presidencia de nuestra asociación. Uno de nuestros objetivos es facilitar el intercambio de experiencias y la transferencia del conocimiento sobre transporte urbano, el cual se puede dar a diferentes niveles. Otro objetivo importante en Polis es apoyar activamente a nuestros miembros para que participen en proyectos europeos. Esto es fundamental, ya que, es dentro de los proyectos de investigación donde se van a marcar las pautas para decidir que soluciones innovadoras se pueden implementar, que soluciones nos convienen en

un futuro. Además, el participar en proyectos europeos nos muestra que se está haciendo en otros lugares en Europa, garantizando una participación activa en el desarrollo de nuevas soluciones para la movilidad. Polis tiene actualmente más de 20 proyectos financiados por la Unión Europea relacionados con nuevas tecnologías de la comunicación, medio ambiente, seguridad vial y aspectos socio-económicos, entre otros. Personalmente estoy involucrada en dos proyectos sobre transporte de mercancías. Otro aspecto fundamental en Polis es que queremos ser la voz de las ciudades en Europa ante la Comisión Europea.

En este sentido tenemos una actividad muy fuerte e importante y queremos realmente representar a nuestros miembros y sus opiniones en las consultas e iniciativas que promueve la Comisión. Nuestros temas de trabajo están divididos en cuatro pilares: Medio Ambiente y Salud, Eficiencia de Tráfico,

POLIS: La Red de Ciudades y Regiones que promueve un transporte local innovador

- **70 Ciudades y Regiones en 17 países**
- **Fundada en 1989, Barcelona actual presidente**
- **3 Objetivos principales**
 - Facilitar el intercambio de experiencias y la transferencia del conocimiento en transporte urbano
 - Apoyar activamente la participación de los miembros de POLIS en proyectos Europeos
 - Promover el diálogo con las Instituciones Europeas (Libro Verde)



Temas y actividades principales



Movilidad eficiente

mobility
& traffic efficiency



Seguridad vial

safety
& security



Medioambiente y salud

environment
& health



Aspectos sociales y económicos

economic
& social aspects



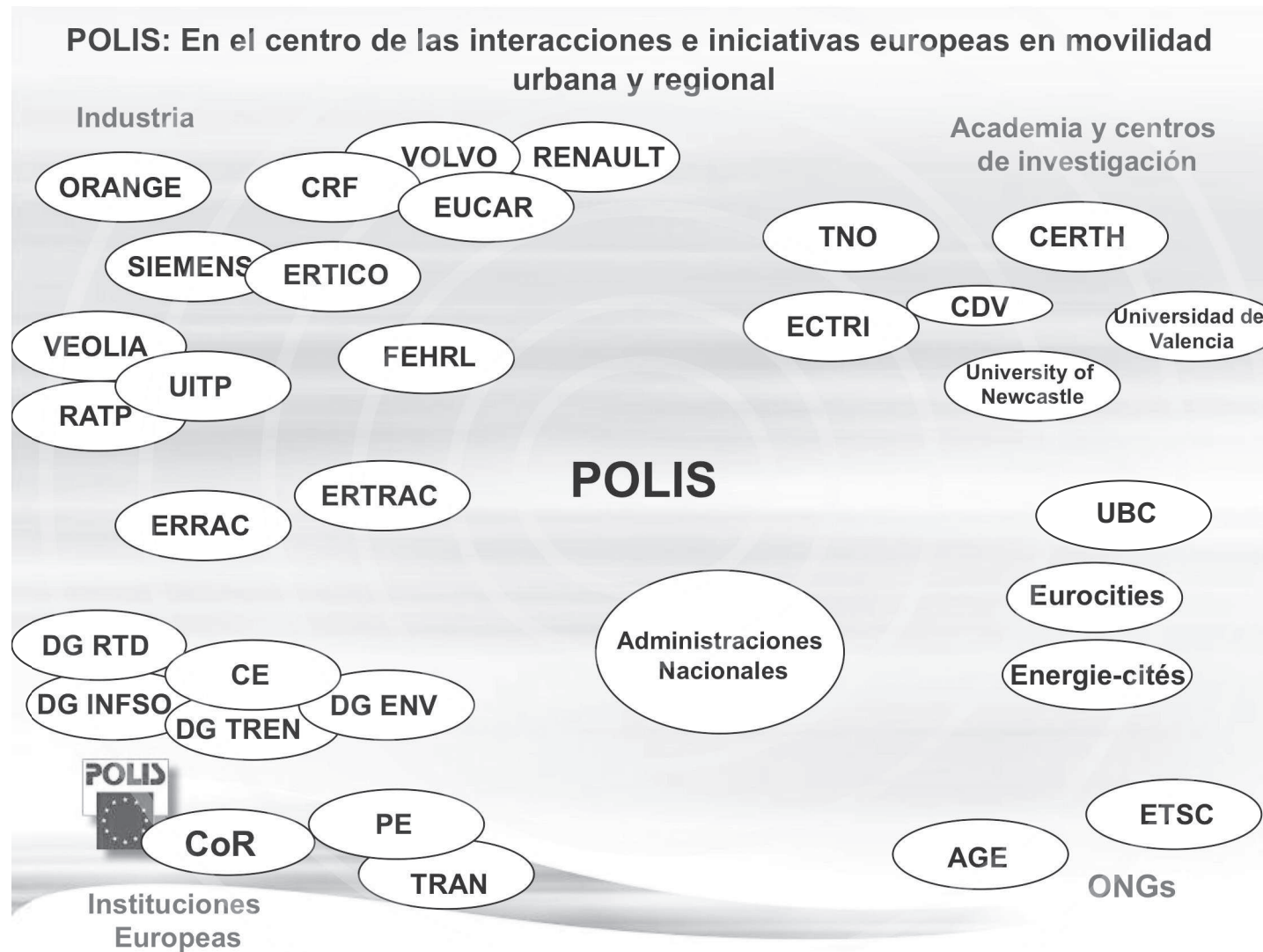
Seguridad Vial y Aspectos socioeconómicos de la movilidad.

Tenemos varias reuniones al año y son los miembros quienes ponen las prioridades y líneas de hacia donde queremos ir. Además, Polis da seguimiento a la agenda europea y se discuten tanto proyectos como las reacciones de los miembros a través de los diferentes pilares. En este esquema se muestra el lugar de Polis con respecto a los distintos actores a nivel europeo. En la parte inferior las instituciones europeas con las cuales trabajamos a diferentes niveles, abarcando aspectos técnicos y políticos. En particular trabajamos con la Dirección General de Investigación, Medio Ambiente y Transporte, además del Parlamento Europeo. Además también tomamos en cuenta a otros actores, por lo que cooperamos con asociaciones que representan a la industria (Ej. Automóviles), centros de investigación, ONGs, entre otros. Finalmente, estamos presentes en diferentes plataformas tecnológicas como es el caso de ERTRAC, la cual marca las pautas para la investigación en relación a carreteras y caminos.

No voy a explicar en sí el libro verde de la Comisión, sino que voy a enfocarme en la reacción de nuestros miembros hacia esta consulta. Con el Libro Verde la Comisión Europea quiere construir un nuevo concepto

de la movilidad urbana, quiere integrar sus políticas, quiere redefinir de una forma más clara cuál es el rol de los diferentes actores, los retos a futuro, sus estrategias. La Comisión Europea tiene como intención que este Libro Verde sea realmente el resultado de un proceso de debate. La Comisión lo publicó en septiembre de 2007 fue muy concreta en las preguntas que hizo, en enmarcar la problemática y también fue muy abierta en cuanto a recibir opiniones de diferentes sectores. Lo que Polis hizo es participar activamente desde el principio de esta formulación, de este nuevo Libro Verde, de estas nuevas estrategias. Obviamente contactamos a nuestros miembros, pero también a diferentes redes europeas y así construimos una primera visión común. Era importante para nosotros que esta visión estuviera respaldada por diferentes organizaciones y asociaciones que trabajan en el tema del transporte urbano sostenible y no tener simplemente diferentes actores dando respuestas aisladas. Nuestros miembros participaron en talleres y conferencias organizados por la Comisión Europea en los que se discutió hacia donde queremos ir con el Libro Verde. Polis presentó en marzo 2007 una primera visión y la versión final de la respuesta de nuestra red está disponible en nuestro sitio web.

Como mencioné, el Libro Verde define varios retos



POLIS y el Libro Verde

- **Comisión Europea**

- Nuevo concepto movilidad urbana: integración políticas, papel EC y diferentes actores
- Proceso consulta/debate
- Publicación Septiembre 2007

- **Participación activa POLIS:**

- POLIS lider preparación posición común: coordinación autoridades transporte, operadores, redes europeas
- Grupo Político
- Miembros POLIS como ponentes en talleres/conferencias EC
- Conferencia POLIS Marzo 2007 (Toulouse): primera posición POLIS-vice-presidente J. Barrot



Posición final: <http://www.polis-online.org/>

Libro Verde: Retos a nivel europeo

- **Unas ciudades con circulación fluida**
- **Unas ciudades más ecológicas**
- Un transporte urbano más inteligente
- Hacia un transporte urbano accesible
- Hacia un transporte urbano seguro y protegido

= Crear una nueva cultura de la movilidad urbana



a nivel europeo. En primer lugar se plantean los retos para que las ciudades europeas tengan una circulación más fluida, retos para que nuestras ciudades sean más ecológicas y que se cuente con un transporte urbano más inteligente, un transporte urbano más accesible, un transporte urbano seguro. Estos son los retos a nivel europeo con los cuales se quiere llegar a una nueva cultura de la movilidad. He marcado los dos primeros puntos ya que los voy a explicar más a fondo.

Los miembros de Polis están complacidos con esta nueva publicación y para nosotros es muy importante el rol que va a tener la Comisión Europea en el futuro. Se tiene que respetar el principio de subsidiaridad y queremos que efectivamente, se coordinen las iniciativas europeas relacionadas con la movilidad urbana. En Polis esperamos que se desarrollen herramientas tanto legales como técnicas que faciliten la implementación de medidas eficaces y políticas de movilidad a nivel local. Otro aspecto muy importante es que queremos que se desarrollen herramientas que permitan la evaluación comparativa entre ciudades europeas que permitan la divulgación de buenas prácticas más allá de un simple intercambio de información. Finalmente, un aspecto fundamental es la revisión de los fondos europeos con el fin de dar un mejor apoyo a proyectos de movilidad urbana.

En relación a la coordinación de iniciativas europeas, un ejemplo es la legislación de la calidad del aire, la cual se relaciona con diferentes actores a diferentes niveles (Ej. Dentro de la Comisión el Directorado General de Medio Ambiente, el Directorado General de Transporte y Energía, etc.). En cuanto al desarrollo de herramientas legales y técnicas que faciliten la implementación de medidas eficaces y también de políticas de movilidad urbana, muchas veces hay iniciativas a nivel europeo que resultan difíciles de implantar a nivel local, ya que no existen las herramientas para eliminar las barreras entre diferentes regiones. De la misma forma, cuando se proponen iniciativas a nivel europeo pueden llegar a faltar estándares legales o técnicos. Además, también nos encontramos con problemas en aspectos de interoperatividad de sistemas. Por ejemplo, en cuestión de sistemas de manejo de red de tráfico o en sistemas de pago muchas veces hay soluciones tecnológicas fantásticas pero que desafortunadamente no son compatibles con los sistemas desarrollados anteriormente. Otro ejemplo interesante es la recopilación de documentos relacionados con buenas prácticas para el transporte y la falta de estándares dentro de este proceso. La preocupación principal no debe ser el simple hecho de recopilar la información sino identificar si la información

Libro Verde: Posición POLIS

- **A POLIS y sus miembros complace publicación**
- **Tomando en cuenta el principio de subsidiariedad, el papel de la Unión Europea debe considerar:**
 - Coordinación iniciativas europeas relacionadas con la movilidad urbana (I)
 - Desarrollo de herramientas (legales y técnicas) que faciliten la implementación de medidas eficaces y políticas de movilidad a nivel local (II)
 - Desarrollo de herramientas que permitan la evaluación comparativa entre ciudades y la divulgación de buenas prácticas (no sólo un simple intercambio de información) (III)
 - Revisión fondos europeos con el fin de dar un mejor apoyo a proyectos sobre movilidad urbana (IV)



Coordinación iniciativas europeas relacionadas con la movilidad urbana (I)

- **Diversas medidas legales afectan directa o indirectamente la movilidad urbana**
- **Instrumentos legislativos europeos deben considerar el impacto de su implementación en ciudades**
- **No sólo un simple marco legal a nivel europeo, coordinación de iniciativas es necesaria (medioambiente, políticas sociales, regionales, etc.)**
- **Ejemplo: legislación calidad del aire**



Desarrollo de herramientas (legales y técnicas) que faciliten la implementación de medidas eficaces y políticas de movilidad a nivel local (II)

- **Iniciativas a nivel europeo propuestas por POLIS:**
 - Eliminación barreras en la implementación de herramientas políticas de acuerdo a la preferencia ciudades
 - Estándares legales y técnicos, normas de interoperatividad. Publicación de guías y armonización
 - Apoyo investigación



Desarrollo de herramientas (legales y técnicas) que faciliten la implementación de medidas eficaces y políticas de movilidad a nivel local (II)

- **Interoperatividad:**
 - Sistema pagos
 - Sistemas información
 - Sistemas manejo red tráfico
- **Estándares:**
 - Emisiones ruido
 - Software servicios movilidad
 - Recopilación y comunicación de información (buenas prácticas):
 - Transporte de mercancías
 - Accesibilidad
 - Información ciudadanos
- **Armonización y Guías:**
 - Zonas de Bajas Emisiones
 - Información/Señales tráfico
 - Etiquetado vehículos



Desarrollo de herramientas que permitan la evaluación comparativa entre ciudades y la divulgación de buenas prácticas (no sólo un simple intercambio de información) (III)

- **Intercambio buenas prácticas existe, enfoque en nuevas iniciativas para su adopción**
- **Situación movilidad ciudades: medición eficiencia**
- **Definición indicadores comunes**
- **Definición metodología para identificar buenas prácticas**
- **Creación plataforma para la colecta y comunicación de datos**
- **Promoción buenas prácticas durante el proceso de planeación (PTUS)**



es de calidad: ¿Qué es una buena práctica, qué no lo es? Por ejemplo, en el caso de zona de bajas emisiones hay muchas opciones, muchas soluciones que se pueden implementar pero ¿cómo medir si éstas funcionan? ¿Cómo saber en detalle lo que implica una zona de bajas emisiones en diferentes ciudades europeas?

Polis es una red de ciudades que promueve el intercambio, pero junto con la Comisión tenemos que ir un poco más allá: ¿Cómo medir la eficiencia en las ciudades respecto a su situación de movilidad actual? ¿Cómo comparar una ciudad con otra? Necesitamos una metodología que permita identificar buenas prácticas y la creación de una plataforma para el intercambio de datos. Como mencioné, hay mucha información, hay muchos resultados muy interesantes, pero a veces nos perdemos un poco porque no siempre están tan concentrados como quisiéramos, no son accesibles.

Polis quiere también una revisión de los mecanismos de financiación europeos para la investigación, demostración e implementación de políticas europeas en movilidad urbana. Quisiera añadir que la Comisión se ha planteado el condicionar estas ayudas al desarrollo de planes de transporte urbano antes de poder acceder a fondos europeos, con lo cual se busca promover una visión a largo plazo.

En cuanto a los retos relacionados con una circulación más fluida, la comisión incluyó diferentes subtemas dentro de su consulta. Uno de éstos es el desarrollo de una metodología de evaluación entre ciudades a partir de la cual se elabore un etiquetado que reconozca a las ciudades pioneras que estén realizando esfuerzos importantes para conseguir una mejor circulación. Los miembros de POLIS están de acuerdo con esta idea pero quieren más detalles: ¿Qué significa realmente el realizar este etiquetado? Consideramos que antes que nada se tienen que definir metodologías para poder comparar y evaluar las iniciativas que en este sentido se llevan a cabo en distintas ciudades europeas. Una vez que tengamos una metodología estandarizada, transparente, podemos empezar a hablar de un etiquetado que realmente nos ayude a fomentar nuevas prácticas, a crear conciencia entre las ciudades.

Otro de los puntos de la consulta de la Comisión es el de fomentar la marcha a pie y en bicicleta como verdaderas alternativas. Para nuestros miembros es claro que deben considerarse como uno de los modos de transporte principales, pero queremos que se les de el mismo apoyo que tienen los transportes motorizados. Para fomentar la marcha a pie o en bicicleta hay que crear nuevas tecnologías, nuevas infraestructuras, dan-

Revisión fondos europeos con el fin de dar un mejor apoyo a proyectos sobre movilidad urbana (IV)

- Un amplio programa de demostración (aparte programas actuales investigación)
- Financiación europea como herramienta para facilitar la implementación buenas prácticas en Europa



Unas ciudades con circulación fluida

- **Ejemplos propuesta POLIS:**

- Desarrollo metodología evaluación comparativa entre ciudades como base etiquetado que reconozca los esfuerzos ciudades pioneras
 - **PTUS**
- Fomentar la marcha a pie y en bicicletas como verdaderas alternativas:
 - Debe ser considerado como uno de los modos de transporte principales
 - Mismo nivel apoyo que a modos motorizados
 - Nuevas tecnologías y desarrollo infraestructuras
- Facilitar cambio modal en favor modos transporte sostenible



- **PTUS**

pílot

Planes de Transporte Urbano Sostenible (PTUS)

- **PTUS responden a la necesidad de utilizar un enfoque nuevo**
 - Divisiones organizativas entre los diferentes modos de transporte, agencias y servicios gubernamentales
 - Planificación del transporte= trabajo técnico
 - Políticas basadas en una estrategia a largo plazo, que cubra diversas facetas y en la que se consulte a otras autoridades y a la sociedad civil
 - Establecimiento de objetivos concretos y realizables

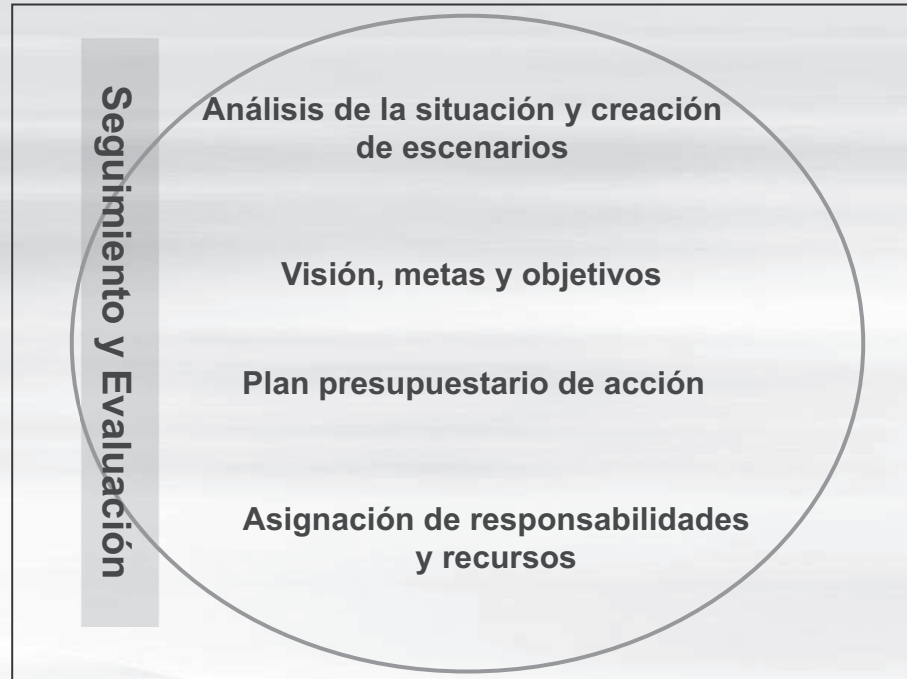
Proyecto PILOT: www.pilot-transport.org



pilot

Planes de Transporte Urbano Sostenible (PTUS)

Marco estratégico y operativo : Tareas



pílot

Planes de Transporte Urbano Sostenible (PTUS)



Marco estratégico y operativo: misiones

do un paso más allá, considerándolo como un modo de transporte sostenible.

En cuanto la elaboración de planes de movilidad urbana que incluyan los diferentes modos de transporte, la Comisión Europea ha implementado el Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS), existiendo ya incluso algunos ejemplos en países como Francia, Inglaterra o España. Lo que pretenden estos planes es el establecimiento de objetivos concretos y realizables. En este sentido, Pilot es un proyecto europeo que se creó para guiar a las ciudades en la elaboración de PTUS. Dentro de este proyecto participaron ciudades que ya tenían algo implementado y se incluyeron ciudades de Europa del este. Pilot propuso un marco estratégico y operativo para las tareas fundamentales que se tienen que definir cuando se quieren elaborar este tipo de planes.

El siguiente reto propuesto por la comisión es el que las ciudades europeas sean más ecológicas, utilizando energías limpias y eficientes. Como bien saben existen varias posibilidades, como son vehículos no contaminantes o la definición de zonas ecológicas, pudiendo las ciudades elegir como quieren implementar estas alternativas.

Como ejemplos, uno de los proyectos europeos

que estamos llevando a cabo es SILENCE (www.silence-ip.org), el cual mediante un enfoque integral busca desarrollar metodologías y tecnologías para el mejor control del ruido relacionado con el transporte en zonas urbanas, entendiendo cómo se origina, su propagación, emisiones y la percepción del ruido en las ciudades. Participamos con varios de nuestros miembros como son Barcelona, Bristol, Bruselas y Berlín. Desde Polis coordinamos la elaboración de planes de acción para ruido en las diferentes ciudades. Otro ejemplo es el proyecto NICHES (www.niches-transport.org), el cual tiene como objetivo promover los conceptos e iniciativas innovadoras de transporte urbano con mayor potencial para sacarlos de su 'nicho' hacia la práctica común.

Finalmente, quisiera una vez más resaltar que en Polis queremos el desarrollo de un transporte urbano limpio y eficiente, donde las políticas, prácticas y tecnologías innovadoras tengan un rol fundamental. Una nueva cultura de la movilidad urbana en Europa debe basarse en la coordinación de iniciativas, el desarrollo de herramientas para su implementación, evaluación, divulgación y financiación. Si quieren más información pueden ir al sitio de la asociación www.polis-online.org o contactarnos directamente.



Conclusiones

- **Apoyo iniciativa europea movilidad urbana**

- Mejorar movilidad urbana fundamental para alcanzar diversos objetivos UE (ejemplo: cambio climático)
- Instrumentos legislativos y programas existentes afectan directamente políticas movilidad urbana. Sin embargo no proporcionas las herramientas para cumplir con legislación de forma efectiva
- Posibilidad identificar importantes iniciativas europeas en movilidad urbana sin restringir la libertad de ciudades/autoridades locales (respeto principio subsidiariedad)
- Cambio hacia modos de transporte más sostenibles, desarrollo de un transporte urbano limpio y eficiente
- Importancia de políticas, prácticas y tecnologías



Conclusiones

- **Una nueva cultura de la movilidad urbana =**
 - Coordinación iniciativas
 - Desarrollo herramientas implementación
 - Desarrollo herramientas evaluación y divulgación
 - Financiación





**Conclusiones del I Foro de Movilidad de
la Región de Murcia:
Nuevas Políticas de Movilidad**





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

1. Sistemas Integrados de Transporte

Con la instauración de los Consorcios de Transportes, en cualquiera de sus formas posibles tales como Consorcios, Autoridades Metropolitanas, Entidades Públicas de Transporte, etc..., formas éstas de constitución que vienen determinadas por los condicionantes particulares propios de cada zona metropolitana sobre cuyo ámbito van a ejercer su actividad, se pretende articular la cooperación económica, técnica y administrativa de las administraciones consorciadas para impulsar la creación de un sistema de transporte público basado en dos fundamentales aspectos: la integración tarifaria y la intermodalidad.

Respecto a los consorcios, las principales conclusiones son:

- Actualmente no es asumible la inexistencia de un Consorcio de Transportes.

- Los Consorcios son necesarios
- Las experiencias en tal sentido en ciudades como Valencia, Madrid, Sevilla, Asturias, Barcelona... son positivas.
- Hay una cierta resistencia inicial por parte de los operadores, que en cierto modo pierden poder, y que finalmente entienden los beneficios indudables que el consorcio conlleva y que se traducen básicamente en un mayor control, unificación de criterios, entender que el viajero no es un mero usuario sino un "cliente" al que se le debe prestar un servicio de calidad, pues si el servicio es bueno, eficiente y de calidad, el número de usuarios del transporte público aumentará y con ello los beneficios de los operadores y de las administraciones.
- Sin Consorcio, la relación entre operador y administración es una relación de imperio basada en

la concesión. Con Consorcio, la relación se basa en la concertación mediante contratos programa que redundan en beneficio del operador.

Así, ya bien sea con autoridades metropolitanas, consorcios y/o entidades públicas del transporte, se logra la consecución de los siguientes objetivos:

- Incrementar el uso del transporte público, hasta en un 25%, haciéndolo mucho más eficiente y atractivo, llevando a cabo una serie de actuaciones girando todas ellas sobre los siguientes aspectos:
 - 1º. Coordinación
 - 2º. Racionalidad
 - 3º. Control
 - 4º. Cooperación
 - 5º. Ordenación
- La planificación global del sistema de transportes en unión con una planificación de las infraestructuras (necesaria conexión entre las direcciones generales de Carreteras y de Transportes).
- Reordenación de la red de transportes.
- Creación de un marco tarifario integrado.
- Establecimiento de un marco estable de financiación, basado en la negociación de las aportaciones públicas al sistema de transportes

mediante el establecimiento de contratos-programa, elaboración de los convenios de financiación con las administraciones implicadas y un control de costes e ingresos de las empresas prestatarias.

1.1. Integración Tarifaria e Intermodalidad

- Supone una reducción del coste del viaje para todos aquellos usuarios que con relativa frecuencia utilizan el transporte público.
- Permite integrar a todos los operadores de transporte actuantes en su ámbito competencial creando de este modo una red integrada y unitaria, que permite al usuario viajar en distintos medios y operadores con un solo título de transporte.
- Simplifica el sistema actual en el que predomina la multitud de tarifas.
- Permite incrementar la captación de la demanda del transporte público creando un sistema más atractivo para los usuarios mediante la creación de un imagen corporativa única con un sistema de información común para todos los usuarios.

- Permite la obtención de una mayor información sobre la utilización del transporte público, lo que facilita el control y análisis de la misma, repercutiendo ello beneficiosamente en cuanto a la realización de estudios de demanda.

Su instauración requiere a su vez de los siguientes aspectos:

- Zonificación del territorio mediante coronas geográficas sectorizadas, dependiendo así los precios del número de zonas o coronas que sean atravesadas en cada viaje.
 - Adecuación de los sistemas de venta y validación de todos los operadores, haciéndolos compatibles entre sí.
 - Despenalización del trasbordo.
 - Definición de la gama de títulos de transporte integrados.
 - Campañas de comunicación e información al ciudadano.
 - Establecimiento de los mecanismos necesarios para agilizar los trámites de liquidación y distribución de los ingresos entre los distintos operadores.
 - Ejecución de convenios de adhesión a los consorcios y entidades públicas de transportes, así como al sistema tarifario integrado.
- Creación de intercambiadores, convirtiéndose éstos en centros neurálgicos de información al usuario.
 - Potenciación de las plataformas de uso exclusivo de transporte público y vehículos de alta ocupación (carriles BUS-VAO).
 - Renovación de la flota de autobuses.
 - Disminución de los recorridos a pie en los trasbordos.
 - Concentración de las cabeceras de líneas urbanas e interurbanas.
 - Elaboración en común de los Planes Generales de Ordenación Urbana y los Planes de Movilidad.
 - Creación de una Mesa de Concertación o Mesa de Movilidad en la que todas las partes implicadas en el sector del transporte público sean tenidas en cuenta, favoreciendo así políticas de actuación conjunta.
 - Concienciación en la corrección de hábitos culturales y creación de un catálogo de buenas prácticas que favorezcan el fomento del uso del transporte público, rompiendo así con el anquilosado estereotipo de “Transporte Público= pobre”.
 - Planificación viaria en conexión con las necesi-

dades del transporte público. La adecuación de las vías al Transporte Público supone un coste mínimo sobre el coste total de la ejecución de una carretera.

- Nuevos Estudios de Planeamiento Urbano con propuestas de movilidad sostenible, llegando incluso a incorporar fórmulas de financiación y gestión de gastos compartidos por los promotores inmobiliarios.
- Oportunidad y conveniencia en la redacción de una ley de movilidad.

2. Los Consorcios de Transporte como Nuevo Sistema de Gestión

La movilidad es necesaria para poder llevar a cabo las necesidades de trabajo, compras, ocio...

Nos desplazamos utilizando distintos modos: a pie, bici, coche, transporte público...

Estos desplazamientos originan problemas que dependen de los modos utilizados. Las soluciones a aportar son complejas y deben abordarse con una óptica global que exige una coordinación en tiempo, espacio y coste de los diferentes modos que intervienen en la movilidad.

Para gestionar de manera eficiente la movilidad, resulta necesario establecer unos entes o consorcios que contemplen la movilidad en su conjunto. Las soluciones existentes son complejas pues abarcan distintos aspectos como el transporte, urbanismo, usos del suelo y otros, y que incluso sobrepasan el ámbito municipal.

Las Autoridades del Transporte Público están siendo el ejemplo paradigmático de la nueva "gobernanza" de la nueva ciudad, real y dispersa, basada en la cultura de la corresponsabilidad institucional y la coordinación administrativa. Un claro ejemplo de ello ha sido su proliferación. (Se ha pasado de 4 ATP en 1997 a 20 ATP en 2008).

El transporte público en la Región de Murcia, debe ser un factor básico para el progreso de los murcianos, es un instrumento indispensable de nuestra cohesión regional, por cuanto elimina obstáculos geográficos y económicos para el desarrollo de un pueblo como el nuestro caracterizado, por su dinamismo y carácter emprendedor.

Como señala el Libro Verde de la Unión Europea "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana", más del 60% de la población vive en un medio urbano, generándose casi el 85% del PIB de la Unión en las ciudades.

Las regiones y ciudades europeas, y por ende las es-

pañolas, son muy diferentes entre sí pero se enfrentan a dificultades similares en materia de transporte público de viajeros, por lo que la búsqueda de soluciones puede y debe ser conjunta.

Desde la Administración Regional, hemos de ser capaces de convertir a la Región en referente mediterráneo en lo que a transporte público se refiere. A nuestro favor, contamos con la experiencia de la Comunidad de Madrid, Cataluña, Comunidad Valenciana... que han desarrollado con éxito una serie de medidas reformadoras del transporte que podrían ser extrapoladas.

Del mismo modo, la situación de la Comunidad Autónoma de Andalucía, también es interesante. La proliferación de consorcios provinciales de transportes, por ejemplo en el caso de Almería, que se está poniendo en marcha en estas fechas puede ser aprovechado para comprobar en el terreno las estrategias que están desarrollando.

El Gobierno Regional, se ha caracterizado por responder con realismo y eficacia a las demandas de los murcianos; en este sentido, y dadas las cotas de bienestar alcanzadas en los últimos años, ha llegado el momento de afrontar las medidas correctoras, en un sector necesitado de un amplio revulsivo como es el del transporte público de viajeros.

Las medidas que se propongan han de ir enfocadas al estudio de la situación actual del transporte público convencional (autobús) y a su compatibilización con los nuevos medios que se están implantando (tranvía regional, bicicleta y cualquier otro que se desarrolle).

Desde este punto de vista, entendemos que el proyecto de Integración Tarifaria es una medida de excepcional importancia. La consecución de un billete único que pueda ser utilizado por el usuario en los distintos medios de transporte, supone un salto hacia la calidad, comodidad y eficiencia que ha sido desarrollado con éxito en buena parte del territorio nacional.

Con la integración tarifaria y bajo el sencillo lema de “viajar más por menos” se consigue, además de una racionalización del servicio, una disminución del precio de los billetes y un aumento del número de viajeros.

3. Planes de movilidad y urbanismo: visión homogénea de ciudades sostenibles

- Necesidad de elaboración de una Ley de Ordenación del Transporte Terrestre de la Región de Murcia. Esta ley incluiría dentro de su articulado las conclusiones sobre la mejora de la movilidad sostenible.
- Definir un marco normativo que incluya la nece-

sidad de que los nuevos desarrollos urbanísticos tengan asociado un plan de movilidad (distinto a un estudio de tráfico) que, en definitiva, nos lleve a un planeamiento urbanístico en el que esté presente, de una forma práctica, la movilidad de los ciudadanos, lo que redundará positivamente en una mejor calidad de vida.

- Suscitar el debate y la participación de la sociedad en la mejora de la movilidad sostenible (concertación y búsqueda del consenso).
- Implementar un Pacto por la Movilidad Sostenible que con la aportación de colectivos sociales, profesionales, empresas de transporte y en definitiva la más amplia participación, sea el foro que permita el desarrollo de encuentros que desemboquen en la propuesta de objetivos y propuestas que nos acerquen a los retos que plantea el Libro Verde de la U.E.
- Fortalecimiento de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia como elemento activo y la puesta en valor de las aportaciones de los diferentes colectivos sociales. La Entidad, por su vocación regional y a través de los ayuntamientos adheridos, debe tener un papel central en este proceso.

- Clara apuesta por un transporte público de calidad e intermodal, con la participación de los diferentes operadores de transporte a través de sus asociaciones más representativas.
- Plantear políticas educativas y a largo plazo que reviertan en: 1) una distribución de la movilidad claramente orientada al transporte colectivo frente al vehículo particular, 2) los modos menos contaminantes y 3) el incremento de la intermodalidad.
- Necesidad de planificación y coordinación entre las diferentes administraciones implicadas. La movilidad como eje sobre el que pivotan las diferentes políticas, no sólo de transportes sino medioambientales, urbanísticas, etc.
- Fomentar los modos de transporte que mejoran la calidad de vida del ciudadano, concretamente el modo a pie y en bicicleta, tratados desde una perspectiva de movilidad y no tanto como actividad lúdico-deportiva.
- La movilidad debe ser sostenible. En el marco del Libro Verde, deben fomentarse los modos más limpios y que permitan una mayor eficiencia energética, con el objetivo de reducir las emisiones.
- Un urbanismo que reduzca los trayectos y que

no genere una movilidad no deseada (ciudad compacta), en aras a unas ciudades mas sostenibles y mas amables con los ciudadanos (ciudad mediterránea).

4. El libro Verde: Hacia una nueva cultura de la Movilidad

Ciudades más verdes con un tráfico fluido, una movilidad urbana más inteligente y un transporte urbano accesible y seguro para todos los ciudadanos europeos.

Se necesita crear una nueva cultura de la movilidad donde los ciudadanos estén dispuestos a hacer un uso más racional del vehículo privado:

- Unas ciudades con circulación fluida.
- Unas ciudades más ecológicas.
- Un transporte urbano más inteligente, más accesible, seguro y protegido.

Para ello tiene que haber:

- Coordinación de iniciativas.
- Desarrollo de herramientas de implementación.
- Desarrollo de herramientas de evaluación y divulgación.
- Financiación.

Las cuestiones relativas al tráfico fluido y a la creación de ciudades más verdes, se centran en hacer ver a la sociedad cómo el incremento del tráfico en el centro de las ciudades y la constante congestión, causan un serio impacto medioambiental contra el que se debe luchar, concienciando a los ciudadanos para que usen el transporte público, que también debe potenciarse. Incrementar los recintos verdes en las ciudades y crear más zonas peatonales, supone darle a las ciudades un nuevo aire más ecológico.

En cuanto a los asuntos que hacen referencia al transporte urbano, a la Comisión le interesa especialmente crear transportes más inteligentes. Para ello, el Sistema de Transportes Inteligentes (ITS), junto con otros organismos, intentan crear nuevas formas de pago más inteligentes, así como información más útil para los usuarios y la estandarización de las señalizaciones. También se pretende conseguir transportes más accesibles, creando estaciones en mejor estado, ampliando la red de circulación, así como potenciando intercambiadores y enlaces más accesibles. Por último, se quieren conseguir transportes urbanos más seguros, favoreciendo una correcta conducta de los ciudadanos y mejorando las infraestructuras.

5. Reglamento de derechos y obligaciones de los usuarios del transporte público: un instrumento jurídico al servicio del ciudadano

La Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes terrestres, establece en sus arts. 40 y 41 que la Administración elaborará el catálogo de derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelará por ésta.

De este modo, se recoge el imperativo legal de que la Comunidad Autónoma desarrolle las competencias que tiene asumidas para dar soluciones concretas a los distintos problemas del Transporte terrestre en nuestra Región, con la finalidad última de satisfacer las necesidades de los usuarios con el mayor grado de eficacia posible.

Desde la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia y la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia, se manifiesta el interés en la elaboración de este Reglamento, trasladando la necesidad de la elaboración del mismo a todos los sectores implicados, a los efectos de contar con sus opiniones.

No cabe afirmar con rotundidad que exista un vacío normativo, pues muchos municipios han elaborado

Ordenanzas municipales en tal sentido, aunque éstas resultan escuetas y algo pobres de contenido.

Hoy en día, no puede afirmarse que el usuario del transporte público en la Región de Murcia se encuentra totalmente desprotegido, pues en distintas normativas sectoriales se recogen aspectos atinentes a este reglamento de derechos y obligaciones, que se entiende debieran recogerse en este único texto.

(Ejemplo de estas normativas sectoriales son el Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Región de Murcia, la Ley de condiciones de habitabilidad y accesibilidad general, la propia ley de ordenación de los transportes terrestres).

A pesar de todo ello se entiende necesario el unificar toda esta normativa ya existente en un único texto articulado, el reglamento, que presente mayores condiciones de seguridad y efectividad, y que sea capaz de responder a las necesidades de movilidad y accesibilidad de los ciudadanos, haciendo así del transporte público una alternativa eficaz frente a otros modos de transporte.

Con la elaboración de este Reglamento, se articularán con mayor eficacia y seguridad los derechos y obligaciones de todas las partes implicadas en la prestación del servicio público de transporte de viajeros por carretera, a

saber, los usuarios, las administraciones y las empresas concesionarias prestatarias del Servicio, evitando, de este modo, conductas que en algunos casos resultan abusivas y carentes de cualquier legitimación.

Se regularían aspectos tales como el derecho a la información de los usuarios en cuestiones relativas a tarifas, los cambios de recorrido, los itinerarios, etc..., todo lo relativo a los títulos de transporte (la obligación del viajero de portar un título de transporte válido, la obligación de abonar un recargo extraordinario en los casos en que así se prevea,...), el derecho de los viajeros a que la prestación del servicio público de transporte se realice en unas determinadas condiciones de seguridad e higiene, así como a poder subir con carritos desplegados o bicicletas plegables (siempre que fueran debidamente sujetos), los derechos en este ámbito de las personas con movilidad reducida (vehículos con plataforma baja y rampas de arrodillamiento en las puertas traseras o centrales), etc,,, derechos todos ellos que conllevarían unas obligaciones paralelas por parte de las empresas concesionarias y de sus empleados.

Se regularían las obligaciones de los usuarios relativas a recomendaciones generales y cuestiones concretas como el acceder por las puertas destinadas al efecto, reunir las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e

higiene necesarias, mantener una actitud cívica, no dañar el mobiliario del transporte público, etc...

Asimismo, se regularían las infracciones de tales derechos y obligaciones, estableciéndose las sanciones correspondientes.

Este I Foro de Movilidad y los debates que en el mismo se han planteado suponen el punto de partida en el proceso de elaboración del referido Reglamento, cuya articulación se estima necesaria pues va a permitir una participación más responsable de los usuarios, las administraciones afectadas y las empresas prestatarias, en aras a conseguir la mejora del transporte público.

6. Plataformas Reservadas

La movilidad mecanizada se prevé que se incremente de una manera espectacular en los próximos años (duplicándose o triplicándose en el horizonte 2020).

El turismo en el Arco Mediterráneo es el elemento diferenciador de este incremento de la movilidad (movilidad de los ciudadanos censados vs. no censados).

El objetivo es una distribución de la movilidad que siga un patrón en espacios metropolitanos de 1/3 en vehículo privado, 1/3 en transporte público y 1/3 de

movilidad a pie y/o en bicicleta (actualmente hay un claro predominio del primero).

Esto supone articular un plan de atracción de los ciudadanos en contraposición a un plan de imposición.

El ciudadano incrementará la demanda de transporte público en tanto en cuanto éste cubra sus necesidades. Esto supone desarrollar un transporte público atractivo que, entre otros atributos, debe ser seguro, rápido, predecible en cuanto a su frecuencia, limpio y a un coste aceptable.

Estos elementos se dan en los autobuses con plataforma reservada.

Estos sistemas no son nuevos, ya que se vienen desarrollando en Iberoamérica desde los años 60 hasta nuestros días (precursora: Curitiba, en Brasil), y con desarrollos posteriores en Quito, Bogotá, Sao Paulo, etc.

Los desarrollos en Europa son relativamente recientes (Estocolmo, ciudades del Reino Unido, Madrid (Bus-Vao carretera A-6).

Las últimas actuaciones se centran en el proyecto de Castellón (línea 1), autobús con guiado óptico en plataforma reservada que une la Universidad Jaime I con el hipercentro de la ciudad y los desarrollos previstos de Metrobus en la Comunidad de Madrid.

Es la infraestructura y los sistemas de gestión, y no

sólo el material móvil, lo que debe determinar la elección del modo de transporte. Así, los sistemas de capacidad media como el tranvía y el autobús con plataforma reservada, pueden ser utilizados de forma complementaria.

No existen soluciones generales en cuanto a su implantación, sino que son los elementos específicos de oferta y demanda de cada zona los que aconsejan la puesta en servicio de unos u otros.

Ventajas de las plataformas reservadas

- Frecuencia independiente del volumen de tráfico.
- Posibilidad de uso de servicios de emergencia.
- Costes de infraestructura más económicos que los del tranvía.
- Velocidades comerciales similares a los tranvías (respetando distancias adecuadas entre paradas).
- Implementación por etapas y no de una sola vez.

Inconvenientes de las plataformas reservadas

- Mayores gastos de personal (mayor número de conductores).
- Renovación de la flota más frecuente
- Superficie de rodadura mayor.

Edita:
Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia

Imprime:
Gráficas San Ginés, S.L.

Impreso en España
Todos los derechos reservados