

IIFORO DE LA MOVILIDAD

de la Región de Murcia





IIFORO DE LA MOVILIDAD de la Región de Murcia



PRESENTACIÓN LIBRO CONCLUSIONES

II FORO DE LA MOVILIDAD

El continuo progreso y crecimiento de la sociedad actual exige cambios que la hagan avanzar al mismo paso que la evolución de las nuevas tecnologías para incrementar el nivel de bienestar de toda población occidental. De este modo, la mejora continua del transporte público de viajeros se erige como un claro reto que desde el Ejecutivo regional es perseguido como un objetivo prioritario que permitirá crecer ordenadamente a través de soluciones orientadas hacia la excelencia en el servicio.

Por ello, la Entidad Pública del Transporte, organismo responsable de la coordinación y el impulso de actuaciones de carácter autonómico en materia de transporte público en la Región de Murcia, ofrece una respuesta continua a la preocupación de ofrecer a los ciudadanos un sistema de transporte acorde a las necesidades de la sociedad actual.

El Foro de la Movilidad se ha convertido en un importante punto de encuentro entre instituciones, particulares y profesionales del sector del transporte donde debatir e impulsar el desarrollo de nuevas políticas de movilidad, donde apostar por modelos de transporte más sostenibles y compatibles con el crecimiento económico y por la cohesión social y el respeto al medio ambiente, a través de iniciativas de carácter innovador que permiten a los ciudadanos disfrutar de una mejor movilidad, garantizándoles así una mayor calidad de vida.

Un punto de encuentro donde expertos del ámbito nacional y europeo han destacado el transporte público como medio para fomentar la sostenibilidad, la reducción del tráfico y la contaminación, ideas que precisan de la concienciación social de todos los ciudadanos para universalizarse y extenderse a todos los sectores.

Por ello, desde el Gobierno Regional, conscientes de la responsabilidad de dar respuesta a las nuevas exigencias que nos plantea la sociedad en materia de transporte público, sentando las bases de futuro de un servicio basado en la eficiencia, el respeto al medio ambiente, la accesibilidad y el ahorro económico y energético, presentamos en este documento las conclusiones extraídas del resultado de este foro, para continuar liderando una nueva cultura de la movilidad en nuestra Comunidad Autónoma.

José Ballesta Germán
Consejero de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

índice

PROGRAMA II FORO DE LA MOVILIDAD	7
PRIMERA SESIÓN	9
Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”. Intervención Sr. D. José Prada Muradas.	11
Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”. Intervención Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz.	17
Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”. Intervención Sr. D. Fidel Angulo Santalla.	25
SEGUNDA SESIÓN	31
Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate”. Intervención Sr. D. Tomás Melero Izquierdo.	33
Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate”. Intervención Sr. D. José Luis Pertierra Rodríguez.	39
Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate”. Intervención Ilmo. Sr. D. Antonio J. Navarro Corchón.	47
TERCERA SESIÓN	53
Conferencia: Programas de Apoyo de la UE a la Movilidad Sostenible. Intervención Sr. D. Emiliano Alonso Pelegrín.	55
CUARTA SESIÓN	67
Mesa Redonda: “Actuaciones de Gestión para la Reducción de Emisiones. Experiencias y Debate”. Intervención Sr. D. Juan Francisco Larrazábal Roche.	69
Mesa Redonda: “Actuaciones de Gestión para la Reducción de Emisiones. Experiencias y Debate”. Intervención Ilmo. Sr. D. José Vicente Albaladejo Andréu	81

QUINTA SESIÓN

Mesa Redonda: “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

87

Intervención Sr. D. Juan Miguel Sánchez García.

89

Mesa Redonda: “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

Intervención Sr. D. Manel Villalante i Llauradó.

93

Mesa Redonda: “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

Intervención Sr. D. Andrés Monzón de Cáceres

97

SEXTA SESIÓN

Conferencia: “Programas de Apoyo de la U.E. a la Movilidad Sostenible”.

105

Intervención Excmo. Sr. D. Luis de Grandes Pascual.

107

PROGRAMA

IIFORO DE LA MOVILIDAD de la Región de Murcia

DÍA 10 DE SEPTIEMBRE

Mañana

Entrega de documentación.

9:15 h. INAUGURACIÓN del II Foro de Movilidad de la Región de Murcia.

10:00 h. Sesión 1. Mesa Redonda: Transporte Público y Espacio Urbano.

Moderador: Ilma. Sra. Dña. Carmen María Sandoval Sánchez, Directora General de Transportes y Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Sr. D. José Prada Muradas, Presidente de la Asociación Nacional de Transporte Urbano.

Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz, Vicepresidente de la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (FROET).

Sr. D. Fidel Angulo Santalla, Secretario General de la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC).

11:30 h. Pausa – café

**12:00 h. Sesión 2. Mesa Redonda:
Plataformas Reservadas. Experiencias y Debate.**

Moderador: Ilmo. Sr. D. José Guillén Parra, Director Gerente de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia.

Sr. D. Tomás Melero Izquierdo, Responsable de Metros Ligeros y Tranvías del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

Sr. D. José Luis Pertierra Rodríguez, Director de la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS).

Ilmo. Sr. D. Antonio Javier Navarro Corchón, Director General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Tarde

**17:00 h. Sesión 3. Conferencia:
Programas de Apoyo de la UE a la Movilidad Sostenible.**

Sr. D. Emiliano Alonso Pelegrín, Delegado de Fenebús en Bruselas y Director de Alonso & Asociados Asesores Comunitarios, S.L.

18:00 h. Sesión 4. Mesa Redonda: Actuaciones de Gestión para la Reducción de Emisiones. Experiencias y Debate.

Moderador: Ilmo. Sr. D. Antonio Castillo Pérez, Teniente Alcalde de Vivienda, Transportes y Comercio del Excmo. Ayuntamiento de Murcia.

Sr. D. Juan Francisco Larrazábal Roche, Responsable de Proyectos del Departamento de Transportes del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Ilmo. Sr. D. José Vicente Albaladejo Andréu, Teniente Alcalde del Área de Infraestructuras, Obras, Transportes y Proyectos del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

DÍA 11 DE SEPTIEMBRE

Mañana

10:00 h. Sesión 5. Mesa Redonda: Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos.

Moderador: Ilmo. Sr. D. José María Bernabé Tomás, Secretario General de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Sr. D. Juan Miguel Sánchez García, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Sr. D. Manel Villalante i Llauradó, Director General del Transporte Te-

rrestre de la Generalitat de Catalunya.

Sr. D. Andrés Monzón de Cáceres, Director del Centro de Investigación del Transporte (TRANSYT) y Catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid.

11:15 h. Pausa - café.

11:45 h. Sesión 6: Conferencia: Perspectiva Europea sobre Movilidad Sostenible.

Excmo. Sr. D. Luis de Grandes Pascual, Eurodiputado, Miembro de la Comisión de Transportes y Turismo.

12:45 h. CLAUSURA del II Foro de Movilidad de la Región de Murcia.

Vino español

Sesión

José Prada Muradas
José Luis Sánchez Ruiz
Fidel Angulo Santalla

1

IIFORO^{DE}
LA
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”

Intervención Sr. D. José Prada Muradas

Buenos días, Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades, señoras y señores, en primer lugar muchas gracias por esta invitación en este maravilloso sudeste español, yo procedo del Noroeste, estamos justo en la punta contraria, pero es una zona agradable y siempre de conocer.

Bueno, lo primero que iba a hacer era presentar nuestra asociación, en parte ya lo han hecho, solamente decir más, que nuestra asociación es la decana del sector, en este momento hay otras asociaciones también, pero la nuestra es la única que exclusivamente está formada por empresas privadas, de gestión privada.

Creemos, y es uno de nuestros motivos fundamentales para seguir existiendo como asociación, en nuestra defensa de la empresa privada en la gestión de un servicio público, tan importante como es la movilidad y el transporte dentro de las ciudades; Estamos integrados en FENEBUS, estamos también en la COE, y participamos en todas las Instituciones del Consejo Nacional del Transporte por Carretera, tanto oficiales como de otro tipo. Estamos divididos en grupos de trabajo (voy a hacer antes la presentación. Se ve un poquito oscuro, pero se lee). Lo que les decía, somos la asociación decana del sector y lo que dijo también la directora, representamos a un total de 100 empresas, todas ellas privadas, y es-

tamos divididos en grupos de trabajo, en laboral, organización, nuevas tecnologías, financiación y tarifas. O como les decía también, participamos activamente sobre todo en COE, y en las demás administraciones públicas como asociación colaboradora.

Como ustedes sabrán hace muy pocos meses, concretamente en el mes de abril de este año, el Consejo de Ministros aprobó un documento muy importante, porque yo creo que todos los que estamos relacionados con este mundo de la movilidad, deseábamos que la Administración Española diera este paso, que la Administración Española en su máximo nivel de gobierno, el Consejo de Ministros, aprobó la “Estrategia Española de la Movilidad Sostenible”. Este documento impone la sostenibilidad como una obligación, y no como una opción. Definitivamente, esto hay que desarrollarlo, pero en principio parece un paso muy importante, porque aquí, ya se empiezan a perfilar ideas que hasta ahora todos sosteníamos pero que se van a plasmar, creemos que sí, que puede ser un primer paso muy importante para que se empiecen a plasmar soluciones.

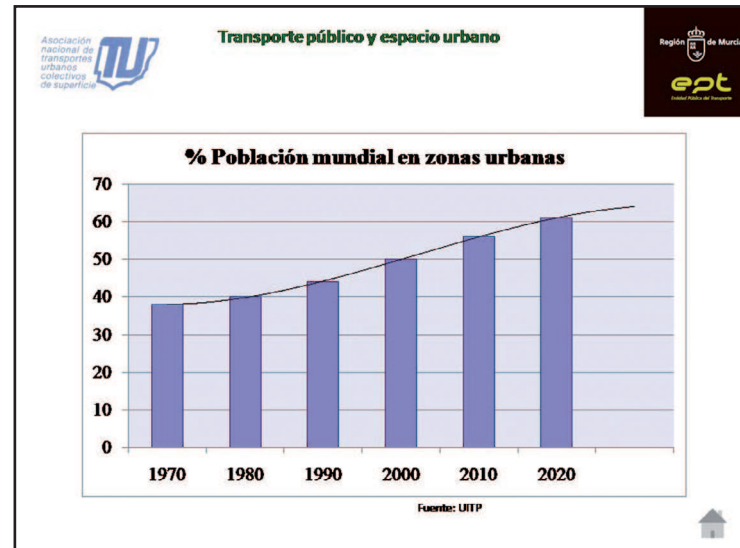
En primer lugar las líneas maestras de este Plan son un diagnóstico de la movilidad en España y el marco de referencia.

Objetivos que se persiguen en este Plan de Movilidad Sostenible, unas directrices generales, medidas en áreas prioritarias de actuación, y las herramientas e instrumentos de coordinación y cooperación y fundamentalmente un seguimiento que se hará de la medición de esta estrategia. Dice este documento, que entre los objetivos que se perfilan “está” mejorar la integración, la planificación de estadística con la de transporte, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, especialmente en los ámbitos urbanos. Bueno esto es algo, que todos desde hace mucho tiempo venimos clamando, para que en las planificaciones territoriales y sobre todo en el ámbito urbano, o

peri-urbano, se empieza a tener en cuenta, de verdad, aunque en algunos casos ya se han tomado medidas en este sentido pero que de alguna manera legislativamente, que la Administración Central empiece, por otro lado también las administraciones europeas están tratando otros planes generales, tratando que esto se tenga cada día más en cuenta, el de integrar estas planificaciones de alguna manera conjuntamente.

El cambio modal hacia modos más sostenibles como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos nacionales interurbanos y como caminar, bicicleta, o el transporte colectivo y el coche urbano, estamos sobre todo hablando del urbano, creo que sí, que efectivamente en el ámbito urbano, como antes nos hablaba el Consejero, como la Directora, intentan integrar cada día estos modos de transporte, no solamente el transporte y la movilidad con el urbanismo, sino también los que los modos de transporte necesarios, como el tranvía, como puede ser el caminar, el transporte colectivo, estén cada día, no solo sean más integrados, sino más sostenibles. Porque en el año 2020, más del 60% de la población mundial, antes facilitaban datos de Europa, de España, de la Comunidad Autónoma de Murcia, donde a mayor desarrollo, más sucede esto, pero ya es que en todo el mundo, en el año 2020, más del 60% de la población mundial, vivirá en zonas urbanas, lo cual destaca sin lugar a dudas la importancia de este dato.

De hecho, aquí tenía una gráfica, que realizó la Unión Internacional de Transportes Públicos donde se ve que en los años 70 la población mundial no llegaba al 40%, ya en este momento estamos casi en el 55, y que en el 2020 superaremos el 60%.



Esta misma estrategia Española de Movilidad Sostenible, en la Directriz 5.1 establece, vuelvo a leer, “La Movilidad Sostenible en la ordenación del Territorio, en la Planificación Urbanística y en las nuevas áreas industriales, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativos necesarios especialmente en los ámbitos urbanos y su entorno”. Bueno, de alguna manera he mezclado la anterior documentación con ésta, pero sí, se trata de que se aproxime cada día más, en algunos casos, repito también, ya se han ejecutado, pero en general no es así. Suelen estar en los polígonos industriales por un lado, las viviendas por otro, los hospitales y los centros sanitarios por otro, se trata de buscar y de integrar de la mejor manera posible, no solamente con una voluntad, sino que legislativamente se puedan desarrollar mecanismos, para que esto cada día se integre mejor.

Promover urbanismo de proximidad que facilite el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil, y potenciar el espacio público multifuncional equilibrando la preponderancia actual del uso actual del vehículo privado hacia modos de transporte sostenibles. Como decía

también el Consejero antes, se trata de que avancemos, de que no solamente hablemos de lo bueno del transporte por sí mismo, es sostenible el transporte por sí mismo, es socialmente menos contaminante, pero tenemos que desarrollarlo, tenemos que ejecutarlos, no vale solamente quedarnos en las ideas; este documento como les decía anteriormente trata, o tratará de establecer, que todas estas directrices propuestas sean eficientes y que puedan llegar a la práctica.

Y ahora, paso a explicar las ventajas que ofrece el transporte en autobús para el cumplimiento de la movilidad española de transporte sostenible en el entorno urbano del transporte público o autobús, creemos que es la herramienta adecuada y sobre todo en ciudades medianas y no digamos pequeñas.

El transporte público consume 20 veces menos que el transporte privado. Este dato no es solamente bueno económicamente, es bueno medioambientalmente. Es bueno en la sostenibilidad del planeta, no agotan los recursos energéticos. Los vehículos privados están aparcados durante el 95% del tiempo y ocupan 20 m2 cada uno; el transporte en autobús está constantemente moviéndose, ocupa efectivamente espacio, pero no estático, está constantemente en movimiento y ocupa mucho menos espacio.

La integración en el entorno urbano es fácil, la cohabitación de peatones y autobuses es fácil, el autobús es muy flexible, el autobús puede frenar en un corto espacio de tiempo, otros medios no tanto, por tanto la cohabitación ante cualquier incidencia es razonable, otros medios no son tan flexibles.

Medioambiente. El impacto visual del autobús es inferior al de otros modos como el del tranvía. Aquí se ve un modelo tranviario en algunas ciu-

dades, y se ve el impacto visual en unas calles peatonales que provocan las catenarias, los postes y lo que decía antes, cualquier incidencia que haya en una vía, provoca que esa vía quede inutilizada y la circulación sea más complicada.



Seguindo con las ventajas del transporte público en autobús, nos vamos ya a los costes. El coste medio, según el dato que facilitó el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid de 3 Km. de tranvía, se puede y se ha financiado todo el año 2009, las subvenciones al transporte urbano en autobús en España, si exceptuamos las grandes áreas metropolitanas, que reciben subvenciones aparte.

El coste por kilómetro es variable, de inversión de un tranvía, efectivamente puede variar dependiendo de si la plataforma hay que hacerla a la montaña, o en una zona complicada, o hay que hacer una parte subterránea. Puede variar, y puede llegar hasta los 15.000 millones de pesetas; Bueno pues efectivamente todo el año 2009, a todas las empresas, a todas las ciudades de España, exceptuando las grandes, Madrid,

Barcelona, que tienen unas financiaciones aparte, ha sido una cantidad inferior al coste de 3 kilómetros. Esto dicho por la Consejería de Madrid, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Con un sencillo carril bus, y este es un ejemplo de una ciudad australiana, con un sencillo carril bus pintado sobre el vial, ya mejora la velocidad comercial, y no requiere de grandes inversiones, de ninguna inversión. Solo pintar. La velocidad sería la misma. ¿Por qué relaciono la velocidad con el coste?, pues evidentemente, como luego veremos más adelante, es muy importante la velocidad para el coste por kilómetro. Aquí ponemos en cuadro de lo que cuesta la media, que varía como luego veremos más adelante, en función de la velocidad que se pueda alcanzar, el coste €/Km. de media en España, anda por 3 € en el autobús, en el tranvía metro ligero, despreciando inversiones, solamente costes de explotación por 6 €/Km., y los metros de gran infraestructuras y pesados y subterráneos, por los 9 € el kilómetro.

Amenazas que tiene el transporte público en autobús. La congestión de tráfico existe una clara relación entre la dirección comercial y los costes del transporte público, que es lo que antes estaba apuntando.

Cuanto más lento, más caro, de tal modo que la media más o menos española según datos de elaboración propia, está entre los 11, 12 y pico, 13 Km. por hora en el caso del autobús, y como les decía antes, está en el entorno de los 3 € el km. de coste. Bajaría significativamente, si la velocidad pudiera llegar a 20 Km. por hora estaría en un 2,20, 30% más barato, y a medida que disminuye la velocidad, baja de los 10 Km., en torno a los 10 Km, sube el coste hasta los 3,20-3,30 o 3,40 €/Km. Está directamente relacionada la velocidad, es fácil de explicar, es fácil de entender, se pueden hacer más viajes, se hace mucha más oferta lógicamente con un menor coste.

La necesidad de una ley específica para la financiación, hace falta una necesidad específica del transporte urbano, que no la hay y que aquí, si que todas las asociaciones seamos de donde seamos, clamamos por que haya una ley de financiación específica para transporte público urbano desde hace muchos años.

Los retrasos en los pagos, como otra amenaza más, por parte de demora de los ayuntamientos a las empresas, públicas o privadas, las empresas acaban financiando con nuestros costes, con nuestros intereses, con nuestros gastos de amortización o gastos financieros, el transporte público privado.

La financiación estatal, el gobierno concede aproximadamente un 20%, es la cifra que antes comparaba, solo un 20% de las solicitudes que recibe de transporte urbano. En 2009, ha presupuestado un total de 69,20 millones de euros. Esta cifra, con los 15 millones de euros (dos mil y pico millones de pesetas) que podía llegar a costar el coste por kilómetro, es por lo que sale, en 3 Km. En 2009 hemos aportado una cantidad de 69,20 millones de euros. Sin embargo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid recibe 187 millones de euros y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona 166 millones de euros. En los 69,20 millones de euros de financiación, absolutamente insuficientes y claramente insuficientes. Estando incluidas el resto de ciudades españolas, algunas del tamaño como Zaragoza, porque Valencia, también el transporte de la Generalitat, el transporte del Ferrocarril, recoge también subvenciones por parte del Estado. Pero la de autobús, la EMT de Valencia, por ejemplo está incluida, como la de Sevilla, etc., grandes ciudades, medianas ciudades y pequeñas, todas tenemos esta financiación escasa.

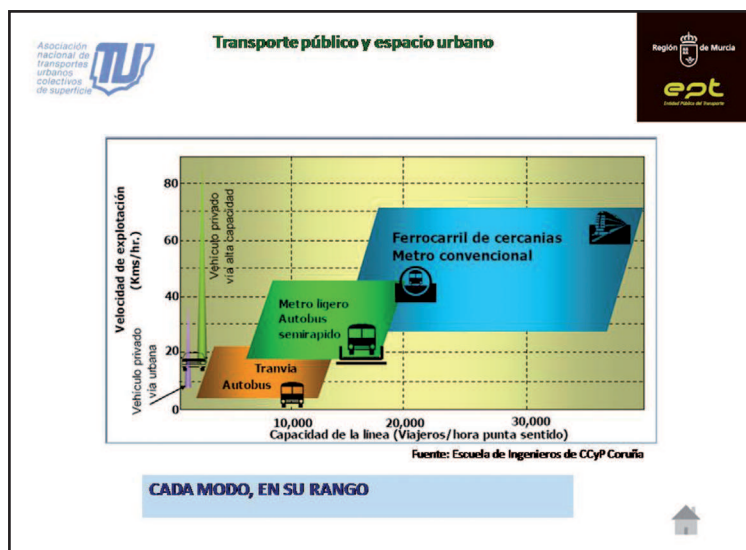
Necesidad de mejorar nuestra imagen frente al automóvil. La publi-

dad de turismos muestra en numerosas ocasiones el transporte público como algo negativo, de la cual escapa de la conducción de un coche. Hemos visto anuncios en los que se ve un joven universitario esperando un autobús, y alguien le dice... ¡cómprate tu coche!, por 20 o por 50 al mes, ¡olvídate del autobús! Esto efectivamente es negativo, la imagen que tratan de dar del automóvil es falsa. El automóvil no solo tiene una connotación económica, sino que primero la ocupación de la vía como decíamos antes, el medio ambiente, la sostenibilidad, pero además, desde el punto de vista del coste, es falso. El coche no cuesta solo lo que cuesta comprarlo. El coche tiene seguros, el coche tiene averías, el coche tiene accidentes, el coche tiene mantenimientos, y todo eso no se dice en la publicidad. Tenemos que ser capaces de transmitir el mensaje contrario, de transmitir que sí somos más económicos, en primer lugar porque es cierto, lógicamente, al ser colectivo, el transporte público, pues tiene un coste menor, pero es que además, y sobre todo a la juventud, a todo el mundo, pero a la juventud sobre todo, que a veces son los más preocupados con el medioambiente, explicarles las ventajas de esto.

El empleo de otros modos más costosos para el riesgo de viajeros y desplazan menos flexibles, menos paradas, menos eficientes. Aquí, y casi termino con esto, me importa mucho este cuadro, hecho por la Escuela de Ingenieros de La Coruña, se ve como el tranvía y el autobús, en la primera esquina de abajo, puede llegar a transportar hasta 10.000 pasajeros, hora/sentido, el autobús en ciudades medianas, el sentido/hora pues estamos hablando de 700, 800, 1.000, 2.000 pasajeros/sentido/hora, con una velocidad que va, como decía antes, máximo hasta los 20 Km/hora si se reservaran plataformas, incluso podía superarla, pero el coste, aquí no hablamos de coste, pero está calculado para transportar hasta 10.000 pasajeros. El metro ligero, el autobús y el autobús en rápido, el caso de los metrobuses de la 1ª ciudad del mundo, como todos

ustedes saben fue “Curitiba” en Brasil, que se ha ido extendiendo por Europa... Londres, Ámsterdam, están explorando, y están empezando a inaugurar líneas de metrobus, y también se puede conseguir transportar hasta casi 20.000 pasajeros sentido/hora, con una velocidad de hasta 40 Km/hora, esperando las paradas para conseguir mayor velocidad. Y luego ya los ferrocarriles de cercanías o metros convencionales pueden llegar desde 20.000-30.000 hasta el extremo alto de arriba que puede hasta 70.000-80.000 pasajeros/sentido/hora. Que quiero decir con esto, pues naturalmente que los costes de inversión se multiplican potencialmente entre el autobús, el tranvía, el metro ligero y el ferrocarril, y que cada vez más está bien dimensionado para 10.000, 20.000 o 90.000 pasajeros/sentido/hora. No se trata de hacer una crítica de otro medio distinto al autobús, sino que tiene su sentido donde hay efectivamente unas capacidades que justifiquen estas enormes inversiones.

Yo podría poner ejemplos como casos de Oviedo, donde se ve en España la buena integración, por ejemplo en calles como la Calle Uría. Esta calle de Oviedo que ustedes están viendo en esta esquina, era una calle que se circulaba con varios carriles de ida y vuelta, y ahora está prácticamente cerrada, solo el transporte público, se han ensanchado las aceras, y se ve la buena integración del viajero, del pasajero con el autobús. Esta foto, en contraposición con las de las catenarias que veíamos antes. En Italia muchas ciudades ya están limitando el acceso, más de 60 ciudades han limitado el acceso al centro de la ciudad a los coches durante la mayor parte del día.



Y por último y como conclusiones, por avanzar, que ha quedado alguna cosa en el tintero, pero básicamente...

La sostenibilidad no es una opción, es una obligación; tenemos que imponérselo de alguna manera; el Consejero antes también lo decía.

El transporte público es uno de los pilares básicos. El transporte público colectivo, es uno de los pilares básicos de la sostenibilidad, por todo lo que hemos explicado antes, tenemos que convencer a la sociedad, tenemos que primero, yo creo que la mayoría ya estamos convencidos pero, tenemos que ser capaces de convencer a la sociedad.

El transporte público en autobús es el modo más eficiente en la mayoría de las ciudades de España, de ciudades de mediana pequeña dimensión, sin duda ninguna, el autobús desde el punto de vista económico, desde el punto de vista incluso medioambiental, hoy con las nuevas energías, autobuses híbridos, autobuses eléctricos, consumo de biodiesel, ya no digamos el hidrógeno, etc., estamos consiguiendo una eficiencia ener-

gética y de sostenible inimaginable hace unos años. La normativa Eurocinco que ha entrado en servicio, ya incluso estamos superando al gas natural, con los diesel, etc., pero vamos a seguir avanzando.

Para conseguir esa eficiencia es imprescindible, fundamentalmente, la reserva de espacio viario de manera que se pueda mantener una velocidad comercial adecuada que haga por un lado el servicio más atractivo a los usuarios y reduzca los costes de explotación. Esto va íntimamente relacionado; aunque yo creo que hoy los costes y las tarifas de la mayoría de las ciudades de España, porque en la mayoría de los casos están subvencionadas, son unas tarifas atractivas para el usuario, yo creo que no es la razón fundamental para el usuario, pero sí, siempre que se mantengan estas subvenciones, pero desde luego, hace el servicio atractivo a los usuarios, más que por la rapidez del servicio como las reservas viarias, es la fiabilidad del servicio. El usuario yo creo que valora más la fiabilidad a veces, que la propia rapidez.

Y bueno, con esto termino, muchas gracias por escucharme y por invitarme a este acto.

Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”

Intervención Sr. D. José Luis Sánchez Ruiz

Buenos días a todos y muchísimas gracias a la Directora de Transportes, al Gerente de la Entidad Pública del Transporte, a la Consejería de Obras Públicas, por la invitación que me han hecho para asistir a este II Foro de la Movilidad, y también felicitar a mi compañero y buen amigo José Prada por la intervención que acaba de tener y que suscribo en su totalidad.

Entrando ya en el motivo de mi exposición, me alegro de que el Alcalde y el Consejero me hayan realizado la introducción al hablar sobre las ideas que quiero transmitirles. Yo quería hablar sobre la necesidad de colaboración en la Administración con sus áreas urbanística y de transporte, colaborando con las empresas transportistas para la solución de una movilidad sostenible, y ellos mismos han reconocido la responsabilidad que tiene la Administración y otros agentes sociales para la solución de este problema. Un problema que hoy día nos viene impuesto por este modelo de desarrollo, este modelo de cultura que tenemos para realizar los desplazamientos y que hace necesario, que por parte de la Administración, se intervenga. Por eso, aquí, en esta primera lámina, he indicado como misión de la Administración, “atender de una forma eficaz y coordinada las demandas de los usuarios, facilitando el desarrollo territorial, económico y urbanístico, fomentando una movilidad sostenible y ecoeficiente de sus ciudadanos”. Esto perfectamente puede ser el preámbulo de cualquier disposición o ley que pretenda regular, en

cualquier Comunidad, el tema de la movilidad sostenible que hoy día, como ya se comentará más adelante, es una actuación prioritaria y que hay que regular. De ello se desprende la necesidad ineludible de que transporte público y el entorno estén muy unidos, son 2 conceptos que deben estar unidos de una forma muy íntima y operativa.

Para esta exposición me voy a apoyar, básicamente, en el manifiesto de la Unión Internacional del Transporte Público, que aglutina a miles de compañías de transporte a nivel internacional, y cuyas conclusiones y desarrollo me ha parecido que definen muy bien la necesidad que tenemos hoy día de esta colaboración, repito, de colaborar por parte de la Administración entre dos áreas que hasta ahora han estado muy separadas en el crecimiento de las ciudades: por un lado el transporte y por otro lado el urbanismo.

El modelo de la ciudad que tenemos hoy en día, es un modelo que se ha ido desarrollando a lo largo del tiempo. Entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, cuando los medios de transporte mecánicos eran muy escasos, por no decir nulos, ¿Cómo eran las ciudades? Las ciudades eran densas y compactas. Ello permitía un desplazamiento normal a pie o en carruaje. Los edificios eran altos para las posibilidades de aquella época en la que no existía el ascensor: 3, 4, 5 alturas máximo. Las ciudades eran densas y su desarrollo estaba marcado por las posibilidades del transporte público colectivo que había entonces y que era básicamente carruajes y a pié. ¿Pero que ha pasado en los últimos años?, sobre todo desde mitad del siglo XX y especialmente en la sociedad norteamericana: que el boom del turismo privado ha originado un cambio de mentalidad y de cultura en cuanto a lo que son los desplazamientos y la movilidad, y la ciudad ha comenzado a crecer, incluso en muchos casos de forma desordenada, y siempre al amparo y en torno a unos viales que se han ido creando, lógicamente, para atender ese

cada vez mayor número de turismos. Mientras que antes teníamos unas ciudades compactas, de reducida dimensión, ahora estamos asistiendo a un crecimiento en extensión con kilómetros y kilómetros de zona urbana, con una bajísima densidad de población, y con todos los problemas que aquello, ahora veremos, implica de cara a la planificación de un transporte adecuado y también sobre todo desde un punto de vista económico y social.

Este modelo, que se ha implantado en Europa un poco más tarde que en América, llegó a España en los ochenta con la aparición de las urbanizaciones de las afueras de las ciudades y tiene unos efectos negativos sobre el entorno. ¿Y dónde los vemos? Pues básicamente lo estamos observando en esa congestión diaria a la que asistimos todos los días en la calle con una pérdida de tiempo y de productividad general de la sociedad por la cantidad de horas que diariamente destinamos a estar en nuestro turismo para llegar a nuestro destino. Hay estudios realizados sobre esta materia, y las pérdidas ocasionadas son tan elevadas económicamente que si se pudieran reconducir, no haría falta que ahora que los Gobiernos se planteasen subir los impuestos para combatir la crisis. También supone un elevado coste para el transporte de la comunidad, no solamente para aquel propietario del turismo que está gastando gasolina por estar parado en el semáforo, quemando riqueza y recursos por no moverse, sino también en las empresas de transporte público, porque están asistiendo a una bajada progresiva de su velocidad media y, como muy bien ha dicho anteriormente José Prada, en el transporte público, a menor velocidad, mayor es el costo, lo cual significa que en las empresas de transporte urbano y de cercanías, que funcionan con las ayudas de la Administración, tienen que ver aumentadas las partidas presupuestarias municipales no sólo por mejorar la calidad del servicio, sino para cubrir ese efecto nocivo en las cuentas de resultados empresariales que ocasiona la congestión en tráfico en las ciudades.

Otro efecto muy perjudicial es la pérdida de los espacios verdes, que son muy valiosos. Aquí en Murcia, por ejemplo, el crecimiento de la ciudad va asociado a la desaparición de la huerta tradicional, un pulmón verde y necesario que nos ha rodeado durante toda nuestra historia, y que ahora, por la evolución de la ciudad, es posible que desaparezca en un futuro por el crecimiento de la ciudad. La rodea y se abandona su tradicional. Esta situación en otras ciudades ocurre con los bosques, con zonas naturales de alto valor ecológico y paisajístico, . . . pero la ciudad crece y se desarrolla por ahí, por su entorno, y cuando es un desarrollo a lo grande en cuanto a extensión, lógicamente, esa ocupación y esa pérdida de espacios se hace mucho mayor.

Y no digamos del mayor consumo de energía, que supone para el transporte de pasajeros, por las razones anteriores, y que se trata de una energía que básicamente toda es importada. No somos autosuficientes en este campo y también supone un efecto negativo sobre las cuentas del Estado y por supuesto de las empresas. También es evidente todo el tema de la contaminación atmosférica con todas sus consecuencias para la salud; hay que tener en cuenta que en el transporte, el 83 % de las emisiones de CO₂ son producidas por los turismos, y donde más se aprecia este perjuicio es precisamente en las zonas urbanas. Todos los días estamos asistiendo a noticias sobre indicadores de contaminación en barrios, zonas industriales, . . . y esto no es bueno, pues el uso abusivo de los turismos es lo que está contribuyendo al cambio climático, más que la industrialización, por todas las razones que ustedes saben y no hace falta que hoy les explique y me extienda en ello.

Esta situación también conlleva a una menor calidad de vida en las ciudades porque también se está produciendo una contaminación acústica; de hecho, el 74% de la población está sometida a niveles de decibelios superiores a los recomendables, y esto es una consecuencia principal

del tráfico que tenemos.

Por supuesto también se hace mucho menos ejercicio físico por parte de las personas porque abusamos del turismo, ya que hemos adquirido una cultura basada en que el turismo es un símbolo de poder, de movilidad, de libertad y lo usamos de una forma desordenada y provocando que ya no se ande como se hacía antes. Hay mucha buena voluntad por parte de la Administración para crear caminos, senderos peatonales para que la gente ande para recuperar la salud así como por supuesto también los desplazamientos en bicicleta, en lo que Murcia, como también ha dicho nuestro Alcalde, se quiere destacar en base a poner en marcha, al igual que también nuestra Comunidad, un importante número de kilómetros y de vías ciclables y de esta manera intentar combatir este problema.

Otro aspecto importante de esta cultura del turismo privado es la exclusión social que se produce contra quien no tiene vehículo, porque aún quedan los prejuicios que le atribuyen escasa capacidad de éxito en la vida. El turismo es un símbolo básico de la sociedad occidental. Felizmente, con la evolución de la cultura que se está promoviendo desde muchas organizaciones y desde la Administración, nos vamos olvidando poco a poco de esta actitud de que utilizar al autobús es porque no se tiene la posibilidad de disponer un coche. Al autobús se le ha castigado por ser un medio que se mueve en superficie, que está sujeto a todos esos impedimentos que ocasiona el tráfico y, por tanto, a no poder ser lo eficiente que quisiéramos.

Dispongo aquí de unas tablas que no las puedo proyectar en esta sala en este momento y que indican que, por ejemplo, en la Región de Murcia tenemos, en la actualidad, 1.426.000 habitantes y hay una tasa de 683 vehículos por cada 1.000 habitantes, lo que significa que tenemos, actualmente, un parque de 974.000 vehículos. Esto es una enormidad

y esos vehículos se concentran básicamente en las zonas más urbanas. La capital de la Región, que además es el centro de una gran región geográfica que supera los límites de nuestra Comunidad, es una ciudad que ha crecido, en lo que se refiere estrictamente al casco urbano, como una ciudad de 200.000 habitantes, a pesar de que su Ayuntamiento tiene casi 450.000. Los otros 250.000 residen en las Pedanías o barrios limítrofes en un radio de 3-8 kilómetros del centro de la ciudad. Con otros municipios circundantes a menos de 15 kilómetros se conforma un área urbana de más de 600.000 habitantes y que supera el millón cuando ese radio llega a los 40 y más de dos millones en un radio de 80 kilómetros. Es una ciudad dimensionada urbanísticamente para 200.000 habitantes, pero que está funcionando como una ciudad de 600-1.000.000 habitantes y ello ocasiona en muchos momentos tremendas congestiones de tráfico por este uso y abuso masivo del vehículo privado.

La movilidad en esta zona ha crecido mucho en los últimos, hasta los niños pequeños tienen una vida social importante y sus padres los acompañan a casa de los amigos, de las fiestas, ... y las zonas neurálgicas de atracción de empleo como los centros comerciales y polígonos industriales se están construyendo en las afueras de las ciudades. Esto está incrementando la movilidad de los ciudadanos, una movilidad que en muchos casos es superior, creo que en el caso de Murcia en concreto, a los 3,5 desplazamientos por persona y día, equivalente a las principales ciudades europeas.

Con esta situación, con este efecto negativo del uso masivo del turismo, ¿Qué es lo que se consigue? Se consigue un círculo vicioso que es que la movilidad aumenta, la movilidad del ciudadano, pero ese aumento de movilidad, en lugar de poder ser canalizado al transporte público, se está canalizando al transporte privado debido a la amplitud de la zona urbana. Esto crea una mayor congestión y se convierte en la pescadilla

que se muerde la cola. La consecuencia es que porcentualmente disminuye la utilización del transporte público en relación al modo privado y se encarece el coste del mismo y, en algunos casos, hay que tomar la decisión de que con unos medios limitados hay que atender muchos fines. Llegados a esta situación se selecciona el servicio y algunos destinos pierden calidad porque se le reducen las expediciones, ya que hay intentar rentabilizar en la medida de lo posible el servicio y la viabilidad de la empresa.

Hay excepciones lógicamente, como en Madrid, por ejemplo, porque desde que se creó el Consorcio Regional del Transporte, la movilidad ha aumentado muchísimo y gran parte de ella ha ido a parar al autobús. De hecho, si comparamos estadísticas, que creo que tengo una aquí de la utilización del transporte público, en relación a otros medios también motorizados, pues nos encontramos que en Madrid un 52% de los desplazamientos se realizan en transporte público (autobús urbano, autobús de cercanías, metro, tren de cercanías, etc.), cuando más o menos la media de otras ciudades europeas avanzadas en la utilización del transporte público están entre el 30 y el 40%. Esto se debe a que ha existido, como decía en su intervención José Prada, por parte de la Administración, una voluntad muy clara de fomentar esa movilidad y derivarla al transporte público, mediante importantes inversiones en material móvil, tecnologías, tarificaciones atractivas y construcción de nuevas infraestructuras. Inversiones que dan lugar a que Madrid reciba anualmente unas inversiones que, si en Murcia lo tuviéramos en proporción a nuestros habitantes, seguro que tendríamos plataformas reservadas, intercambiadores e infraestructuras que nos vendrían muy bien. La realidad es que hay que comprender que Madrid es la capital del Estado, donde convergen miles de personas diariamente de otras zonas y también hay que dar la imagen de la capital de una Nación que es, de un país como España y necesita pues un plus de inversión. Lo

mismo debería hacerse con Murcia con ayuda de fondos estatales por esa importante capitalidad regional.

La forma de romper este círculo vicioso que antes hemos señalado, es a base de realizar con urgencia un acuerdo entre la planificación urbana y la del transporte público. Hasta ahora la ciudad crecía en base a planeamientos urbanísticos que no contemplaban el desarrollo de la red de transporte. Este último era aplicado a última hora, buscando una solución a la movilidad, pero no garantizando la calidad del desplazamiento. Cualquier criterio era bueno y el transporte urbano funcionaba también con otro sistema, como el transporte en general, de manera aislada. No se coordinaban en muchos casos los nodos donde deberían de generarse los desplazamientos y éstos no se encontraban preparados para ser atendidos debidamente por el transporte público. Esto se consigue ahora logrando la integración física de los distintos usos del suelo para el transporte público, así como de las estrategias, políticas, disciplinas y entidades administrativas coordinando los sectores público y privado, como también decía esta mañana nuestro Alcalde de Murcia. Es decir, es una voluntariedad por parte de la Administración la de conjugar el esfuerzo, el ánimo de esos agentes sociales, principalmente la de ella misma, para intentar ese acuerdo, esa unión, esa coordinación de lo que es el devenir urbanístico de la ciudad con la planificación de la ciudad, con la planificación del transporte. Aquí en este caso por ejemplo, me viene a la cabeza, ya que muchas veces lo he comentado con compañeros, que cuando se desarrolla una ciudad o un plan especial de una zona de la misma, no solamente hay que tener en cuenta donde van a ir las paradas del autobús, que es lo que se está haciendo en los últimos años, y anteriormente no existía ni eso, sino que ya, incluso, se debe planificar un espacio reservado para el transporte público, que luego se utilizarán como un medio como puede ser el autobús, trolebús, tranvía o metro, el que sea, pero en un principio, cuando se planifica, cuando se construye,

cuando se urbaniza, es el momento de dejar aquello en condiciones jurídicas adecuadas y crear la ciudad en torno a ese vial, a ese intercambiador que se hará allí, o a esa parada atractiva. Allí es donde tiene que localizarse el crecimiento de la nueva ciudad, con facilidad para atraer viajeros, porque va a tener ahí, en las mismas puertas, un buen transporte público para comunicarlo con los demás puntos de la ciudad.

Hay ciudades como, por ejemplo, Chicago, que a la hora de planificar nuevos desarrollos tiene muy en cuenta el tema del transporte público, tanto que si dan al mismo tiempo la solución del transporte público, la tramitación de las solicitudes se hace mucho más rápida, y la condición es más ventajosa para el urbanizador o los propietarios del terreno. ¿Qué ventajas nos va a aportar esta integración de la planificación urbana y el transporte público? Lo tenemos aquí: la mejora de la calidad de vida, el desarrollo socioeconómico y la regeneración urbana. Pongo el ejemplo de Valencia, que hace unos años, cuando se implantó el tranvía, lo que se hizo fue atravesar una zona que estaba muy deprimida socialmente y, a la vuelta de unos años, se ha convertido en un espacio residencial de gran calidad y no se parece en nada a lo que era aquel barrio en los años 70. Luego, si se consigue esta coordinación y hacemos que las ciudades no se desarrollen de esta forma tan dispersa como ahora, a base de viviendas unifamiliares y zonas de baja densidad, sino buscando una ciudad más densa, una ciudad en altura, vamos a tener importantes efectos positivos sobre el medio ambiente, porque son ciudades más compactas, donde se va a invertir menos en asfalto, en luminarias, en alcantarillado e, incluso, en el propio transporte público. Ayudamos incluso a reducir la movilidad motorizada, que ahora es necesaria en cualquiera de las ciudades que tenemos, ya que cualquiera que supere los 50.000 habitantes tiene un diámetro de 4-5 kilómetros y hace obligatoria el uso de algún tipo de desplazamiento mecánico. Por supuesto, vamos a mejorar la salud, porque la contaminación atmosférica va a ser mucho menor,

los costes del transporte, como también se ha dicho antes, disminuyen en estos desarrollos compactos, y eso es bueno para las arcas municipales, y para las arcas de los Ayuntamientos. Vamos a mejorar el sector privado, porque estos planes se hacen más rentables y atractivos, ya que en una zona más densa la posibilidad de utilización de los bajos comerciales es mucho mejor que en una zona de baja densidad. Luego las zonas así proyectadas y en las que se da prioridad a los modos sostenibles, se caracterizan por una mayor utilización del transporte público y disminuye el uso del automóvil. Adicionalmente se atraen usuarios al transporte público, se mejora la productividad de la ciudad, de la sociedad, y por supuesto se mejora la imagen del mismo y de la ciudad. Y entonces, ¿Cómo vamos a conseguir esta integración? Pues desarrollando una estrategia desde el punto de vista legal, administrativo, político y funcional y también elaborando un proyecto.

¿Cómo conseguir la integración?

Desarrollando una ESTRATEGIA (posible desde los puntos de vista legal, administrativo, político y funcional). En función de:

- Diversidad de marcos políticos.
- Participación de promotores privados.
- Acuerdos institucionales.
- Integración regional.
- Comprensión mutua.

Elaborando un PROYECTO (diseño que permita alcanzar las ventajas de esta integración por su atractivo y acierto). Para aumentar el número de viajeros y fomentar la vitalidad urbana se precisa:

- Desarrollo orientado hacia modos sostenibles.
- Un transporte público de calidad.
- Gestión de acceso de los automóviles.

froet
Federación Regional
de Organizaciones Empresariales
de Transporte de Murcia

**Transporte Público y
Espacio Urbano**



La ESTRATEGIA depende de la diversidad de marcos políticos. En cada país la ciudad se hace de forma distinta. Hay casos como los países del centro de Europa que son muy exigentes con la normativa, como Holanda, y otros que han sido más permisivos y han podido comenzar de cero, como, por ejemplo, el caso Curitiba, en Brasil. Es un ejemplo que siempre se pone de manifiesto en estos foros, porque es una ciudad que se ha desarrollado totalmente gracias al diseño del transporte público. Ha tomado el diseño en forma de estrella de mar y los brazos han sido los ramales por donde circula un sistema de transporte de alta capacidad que no es metro ni tranvía, sino que son autobuses bi-articulados. El sistema permite un nivel de desplazamiento de viajeros equivalente al metro, sólo que muchísimo más económico, y a lo largo de esos grandes viales ha ido creciendo la ciudad de tal forma, que según te vas alejando de ese vial, la construcción va siendo más baja, pero los edificios que están colindantes son más altos, o sea buscando la proximidad de la mayor parte de la población al eje del transporte. Este fantástico y eficaz modelo de transporte se ha exportado a muchísimas ciudades, no solamente de países en vías de desarrollo, sino también altamente desarrollados como Canadá y Estados Unidos; también se está haciendo en varias ciudades de Europa como Nantes, Rouen, Eindhoven, Essen, . . . En Europa han sido varias las ciudades que, como Múnich, se definió en su desarrollo en base a estos principios, como una ciudad compacta, urbana y verde. Eso es una filosofía que ha marcado el devenir de la ciudad. Incluso en Cataluña se planifican estos desarrollos y también la ciudad de Murcia va a realizar estudios de movilidad para cualquier plan urbanístico que se prepare en el futuro.

La participación de los promotores privados es también importante para desarrollar esta estrategia de integración. Hay casos como una zona que estaba abandonada al este de Londres, donde se llegó a un acuerdo con los promotores inmobiliarios de la zona para desarrollar una gran ciudad,

pero con la condición de que tenían que crear un modelo de transporte de alta capacidad que lo uniese con Londres. Pusieron en funcionamiento una línea BRT, bus de tránsito rápido, que conectaba esta zona con el centro de Londres en un tiempo muy reducido. El desarrollo que ha tenido esta zona ha sido increíble y además estos promotores inmobiliarios han sido los que han financiado esta infraestructura.

Otro aspecto principal para la integración son los acuerdos institucionales porque algunas veces conviene que exista una comunión de intereses entre las Administraciones, la Administración del transporte y la Administración urbanística, que se crucen a nivel de representantes para hacer más ágil esta gestión.

La integración regional es también básica, porque en lugar de planificar los desarrollos a nivel de una ciudad, es mejor planificarlo a efectos de una región, porque la visión es mucho mejor y se pueden ver y solucionar los problemas de futuro. Por ejemplo, el Consorcio de Madrid, que empezó como consorcio de una ciudad y finalmente ya rebasa las fronteras de su Comunidad. Gracias a ello se ha podido planificar mucho mejor la circulación y la movilidad dentro de la ciudad de Madrid, ya que su área de influencia es mucho mayor que los límites administrativos de su ayuntamiento y de su región.

Por último, la integración debe contar con una comprensión mutua entre los agentes intervinientes, ya que estas planificaciones no deben mirar exclusivamente la economía de los medios y la rentabilidad del proyecto, sino que también hay que tener en cuenta que tiene que ser una zona urbanísticamente atractiva para los usuarios.

Y en cuanto a la elaboración del PROYECTO, como el otro pilar fundamental para conseguir la integración de las políticas urbanísticas y de


transporte, tiene que ser atractivo y ser un acierto, para que sea un revulsivo que permita el incremento del número de viajeros y se fomente la vitalidad urbana. Para ello tiene que ser un proyecto que entre por la vista, que guste y que además sea práctico, por ejemplo una estación moderna, unas paradas atractivas, un intercambiador cómodo y de diseño. Estos desarrollos tienen que estar en una zona agradable, bien rodeado, de fácil acceso, cómodo, de un diseño que se integre en el entorno, el entorno que se debe integrar también en esta infraestructura y también, apostar por modos de transporte orientados a la sostenibilidad; por supuesto, la apuesta decidida por un transporte de calidad, rápido, seguro y fiable y gestionando el acceso de los automóviles al centro de las ciudades, imponiendo tasas, al estilo de Londres, o bien creando grandes zonas peatonales con aparcamientos disuasorios perfectamente combinados con el transporte público.

¿Cómo se consigue esto? Con la colaboración de las administraciones y con las plataformas reservadas, lo que va a permitir hoy en día que se consiga la puntualidad tan necesaria para conseguir atraer el viajero. El usuario de hoy en día no es el de hace 50 o 60 años; antes lo importante era llegar, ahora no, ahora se tiene que llegar en su momento, el tiempo es oro para todos y su administración corresponde a su propietario y no a la empresa de transporte. ¿Por qué tienen tanto éxito un metro o un tranvía?, porque están disfrutando de unas plataformas reservadas. No todas las ciudades pueden tener tranvía y metro, la mayoría de las ciudades son de tamaño medio o pequeño que necesitan de un transporte en autobús, e incluso las grandes necesitan la complementariedad, y esta complementariedad la da el servicio de autobús y todos ellos necesitan una plataforma exclusiva para que el desplazamiento sea rápido, la frecuencia sea alta y la fiabilidad de los horarios sea perfecta, eso es lo que realmente atrae, y un entorno adecuado de esa infraestructura, de esa parada.

Y unas recomendaciones como RESUMEN:

Recomendaciones

1. Integración del transporte público desde el inicio del proyecto de planificación urbana.
2. Participación y coordinación de todas las partes relevantes.
3. Pedir a los promotores inmobiliarios que respalden el desarrollo del transporte público.
4. Asegurar que los centros urbanos sigan teniendo vida comercial y de ocio.
5. Ubicar los generadores de desplazamientos en los nodos de transporte público.
6. Limitación del acceso de los turismos y gestionar su aparcamiento.
7. Prestación de un servicio de calidad desde el principio.
8. Diseño de instalaciones de transporte atractivas integradas en el desarrollo urbano.
9. Atención a la accesibilidad y la conectividad, no sólo en la movilidad.
10. Creación de un “lugar para vivir” y no de un simple nodo de transporte público.



**Transporte Público y
Espacio Urbano**



Y como CONCLUSIÓN:

Conclusiones

La integración del transporte público y de la planificación urbana aporta muchas ventajas y tiene una influencia recíproca. La gestión del desarrollo espacial reduce la necesidad de desplazarse, el transporte público de calidad permite atender con facilidad y eficiencia los desplazamientos, y las comunidades en las que se implantan estos proyectos se vuelven más accesibles, generando otras ventajas socioeconómicas.

Hoy día, la calidad del transporte público, el fomento de los modos no motorizados y la sensibilidad hacia el entorno forman parte de la imagen de las ciudades europeas para sus habitantes y visitantes tanto como sus monumentos y su historia.



**Transporte Público y
Espacio Urbano**



Aquí se puede traer como ejemplo la ciudad de Zurich (Suiza), que hace unos años decidió por mayoría de sus habitantes, en sufragio universal, apostar por el transporte público en lugar del privado. El resultado es una ciudad con unas infraestructuras de transporte modélicas, con todos los modos de transporte en uso (metro, tranvía, autobús, trolebús, barco, tren de cercanías, ...), tiene la tasa de utilización del transporte público más alta de Europa y forma parte de un entorno medioambiental altamente protegido. Zurich es un modelo de ciudad para todo el mundo.

Y para finalizar transmitir un mensaje de esperanza porque aún estamos a tiempo de cambiar y mejorar. El Consejero de Obras Públicas ha dicho esta mañana en la presentación que la educación de un niño comienza 20 años antes de que nazcan los padres. Yo a esa recomendación añadiría como epílogo una frase de Albert Camus: "la mejor manera de ser generoso con el futuro, es darlo todo en el presente".

Vamos a poner los medios ahora para que tengamos en el futuro unas ciudades agradables, donde la movilidad sostenible sea lo más normal del mundo y tengamos un entorno mucho más atractivo para la convivencia. Muchas gracias.

Mesa Redonda “Transporte Público y Espacio Urbano”

Intervención Sr. D. Fidel Angulo Santalla

En primer lugar, quiero dirigirme a la organización para agradecer la oportunidad que me ha brindado de estar en esta ciudad y dirigirme a este auditorio acompañado, como ponente, por ilustres amigos y profesionales del transporte.

Quisiera añadir que durante mis primeros pasos por la ciudad he podido apreciar su belleza y ser testigo de la calidad que ofrece su transporte urbano. Para los responsables públicos y para el operador de transporte, mi reconocimiento.

Y ya entrando en materia, voy a empezar insistiendo en una apreciación que reiteradamente vengo lamentando: y es que tengo la sensación de que nuestro sector es un sector endogámico. Decimos lo mismo a los mismos en distintos sitios. ¿Cuántas personas ajenas a nuestro sector hay en esta sala? ¿Hay universitarios? ¿Hay usuarios? ¿Hay asociaciones de vecinos? No.

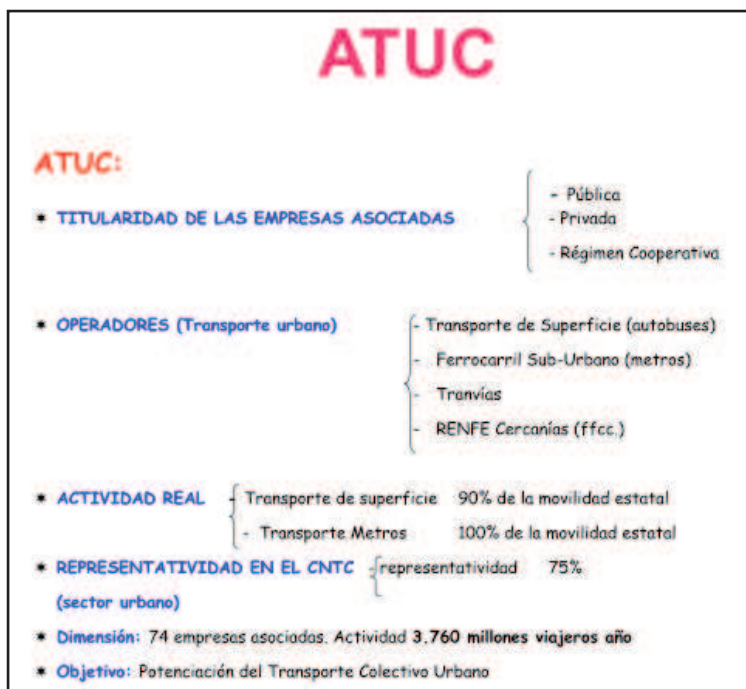
Tenemos que abrirnos a la sociedad. Es imprescindible que los ciudadanos conozcan lo que hacemos, nuestro producto, el transporte urbano colectivo.

Producimos una oferta de calidad, tenemos autobuses modernos, con una antigüedad media de seis años, con tecnología punta y, sin embargo, creo que no somos lo suficientemente conocidos.

Y dentro de estas valoraciones pretendo, en alguna medida, provocar, suscitar un pequeño debate sobre nuestra coherencia. Los que aquí estamos tenemos cierto nivel de representatividad, cierta capacidad de gestión y, sin embargo, ¿En qué medida utilizamos el transporte colectivo? Estoy convencido de que se conoce más viajando que dirigiendo. Viajando se detecta el comportamiento del cliente, los defectos del material, la actitud del conductor, la repercusión del atasco, en definitiva, la calidad de nuestro servicio.

Con todo ello quiero llegar a la siguiente recomendación: utilicemos el servicio que fabricamos, seamos consecuentes. Eso nos dará autoridad moral para colaborar en la cultura de la utilización del transporte colectivo por la sociedad, por otra parte, imprescindible para mejorar el nivel y la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Y éste es el objetivo de ATUC.

La Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, ATUC, está integrada por las empresas de buses, metros y ferrocarril, públicas y privadas, responsables del transporte colectivo urbano de las principales ciudades de ámbito estatal, con un índice de participación, en dicho ámbito, superior al 78% de viajeros en autobús, del 100% de viajeros en metro y de toda la red de Cercanías de Renfe.



Pues bien, dicho esto, poco podría añadir a lo expuesto por mis compañeros de mesa cuando intervengo en último lugar. Quizá debiera decir que asumo todo lo dicho por los que me han precedido y despedirme. Pero la Organización me ha invitado a intervenir y así lo voy a hacer. Omitiré, eso sí, muchas de las ideas que tenía previsto apuntar para, en este caso, resaltar las presiones que existen sobre el Sistema de Transporte Urbano.

¿Qué circunstancias concurren en el transporte urbano colectivo?

Debido al tiempo que tengo asignado, trataré de hacer un ejercicio de simplificación en el resto de mi ponencia en la que, como he dicho, prácticamente no haré referencia a lo expuesto por mis compañeros de mesa.

En primer lugar, haré alusión a los Problemas Estructurales que, desde mi punto de vista, tiene el Sistema de Transporte Urbano Colectivo.

Como de todos es conocido, las competencias relacionadas con el transporte urbano están transferidas a los Ayuntamientos y las Comunidades sin que exista un organismo que coordine a escala estatal toda la problemática de un sector disperso en toda la geografía nacional.

Esto, además de causar ineficiencias en el sistema, puede tener efectos distorsionantes si tenemos en cuenta que cada vez se legisla más desde la U.E. Sus Directivas afectan al TU. y su interlocutor es la Administración Central que, como he dicho, no tiene competencias en este ámbito.

Podría añadir dentro de los problemas institucionales que afectan al sector, la inexistencia de una Ley de Financiación del Transporte Urbano introduce cierta inseguridad en el sistema que, por otra parte, como servicio esencial en nuestras ciudades, requiere la garantía económica que asegure su viabilidad en cualquier circunstancia sociopolítica.

También en este contexto, y en mi opinión, convendría señalar que el transporte urbano y el transporte de largo recorrido están sometidos prácticamente a la misma regulación cuando efectivamente son dos servicios claramente diferenciados.

Ni las condiciones del viario ni las exigencias de circulación, ni el tiempo de conducción, ni el material, ni siquiera el cliente, son iguales. Estas diferencias, insisto desde mi opinión, deberían tenerse en cuenta en las normativas relacionadas con nuestro servicio.

Y continúo con las presiones sobre el Sistema de Transportes, los cambios sociales.

Las ciudades han crecido en los últimos años un 6% en población y un 20% en extensión, descompensación que incide en el alejamiento de la vivienda de los centros de actividad como trabajo, ocio, enseñanza, etc. lo que aumenta obviamente el número y la complejidad de los viajes.

Y ello ha repercutido en el incremento del parque de automóviles, que ha saturado de coches las calles de unas ciudades construidas hace siglos.

El viario es un bien relativamente escaso cuya utilización por el automóvil y el transporte colectivo hay que racionalizar. No caben más coches. El atasco lo hemos interiorizado como un mal irresoluble. El automóvil no puede ser la solución de la movilidad de las ciudades en el siglo XXI.

Y en este siglo, la sociedad es más consciente de sus derechos y exige soluciones a los problemas que plantea la movilidad, soluciones que deben ser eficientes y de calidad.

Y la calidad, en mi opinión, radica básicamente en tres factores: tiempo de viaje, regularidad y frecuencia. No tendremos nunca un servicio de transporte colectivo atractivo si estos tres factores no son aceptables. El tiempo de viaje debe ser el menor posible, la frecuencia de los servicios debe satisfacer las necesidades del viajero y finalmente, la fiabilidad, la regularidad, debe prestigiar el transporte colectivo. Existen otros factores pero creo, de menor incidencia en la calidad final.

Ahora bien, los factores básicos descritos están relacionados con el atasco, con la gestión del viario que depende indiscutiblemente del responsable público, de la autoridad municipal.

Esta responsabilidad municipal debiera obligar a implantar carriles que tienen un efecto inmediato en los factores señalados, en la velocidad

comercial y, desde luego, en los costes del servicio. Definitivamente, en su eficiencia. En su defecto debieran asumir los costes en los correspondientes contratos que se establezcan.

Y en la mejora de la calidad, no debemos olvidar las nuevas tecnologías cuya implementación introduce una nueva presión al Sistema de Transportes. La tarjeta sin contacto, la venta telefónica de títulos de transporte, el SAE, las energías alternativas, son algunas de las innovaciones técnicas que inciden positivamente en la calidad del servicio ofrecido.

Pero en todo caso, la reaparición del tranvía, suprimido en épocas pasadas por obsoleto y, paradójicamente, hoy de actualidad por la imagen de modernidad que introduce, está modificando drásticamente la oferta del transporte urbano con la irrupción de otro modo.

Ahora bien, en nuestra Asociación, ATUC, como he dicho anteriormente, hay tranvías, y soy de los convencidos de su utilidad en función de su especificidad, demanda y recorrido, pero también de su rigidez. Su utilidad puede ser cuestionable si no se consideran otras soluciones más flexibles y económicas que puede proporcionar el autobús. El tranvía es un modo que requiere una plataforma reservada (la vía) que no exige la vigilancia que necesitaría el autobús en las mismas circunstancias por la ocupación indebida de esa infraestructura.

Frecuentemente pienso que la elección del modo, autobús o tranvía, es más una decisión política que técnica y, a veces, alejada de la sostenibilidad económica, tan necesaria como la ambiental.

Y ahora que digo esto, si todos estamos convencidos de la eficiencia medioambiental del transporte colectivo por viajero transportado (por cierto, muy superior a la del coche privado), es evidente que se deben

aportar los recursos económicos suficientes para mantener la eficiencia medioambiental antes comentada. Por tanto, la sostenibilidad económica también es imprescindible en un sistema de transportes.

3.- EFICIENCIA DEL TRANSPORTE COLECTIVO

- **3.1 Ocupación del viario**
 - Para transportar 75 personas: 1 autobús / 60 automóviles
 - Para transportar 50.000 personas en 1 hora: 9 m. de anchura en tranvía / 35 m. en bus / 175 m. en automóvil
- **3.2 Sostenibilidad medioambiental y económica: coste/ viajero**
 - Energético: 5 veces más en coche que en Bus (T.C.)
 - Medioambiental: 20 veces más en coche que en bus (T.C.)
- **3.3 Balance Social (mill. pts.- 1994)**

<i>Resultados Explot.</i>	<i>Beneficios sociales</i>	<i>Balance Social</i>
• Ingresos (Tarifas) 60.035	Tiempo viaje 60.730	
• Gastos Explot. 112.402	Varios 17.260	
• Resultados -52.367	Total 77.990	25.623

Todo ello introduce indudablemente una nueva presión, la económica, en un momento en que las aportaciones públicas, las subvenciones, son cuestionadas. Pero de esto hablaré posteriormente.

Las necesidades del sistema, gastos de explotación e inversiones de reposición, se financian con tarifas y aportaciones públicas.

Los gastos de explotación condicionan por tanto la renovación de la flota, las tarifas y las aportaciones públicas necesarias para conseguir el equilibrio financiero. Estos gastos difieren según se atienda la demanda con autobús convencional, autobús de alto nivel con plataforma reservada, con tranvía o con metro, modos cuyos costes por viajero transportado son manifiestamente diferentes.

Este equilibrio financiero no se alcanza con las tarifas, siempre intervenidas e insuficientes. Por tanto son imprescindibles las subvenciones.

Ahora bien, estas subvenciones, aunque de manera indirecta, están destinadas a los viajeros que pagan entre el 40 y el 50% del coste del viaje.

Por eso insisto en que la tarifa es barata y el servicio ofrecido, bueno.

Termino este análisis reiterando, y hablo en representación de los operadores, que las subvenciones no son para la empresa, sino para los clientes equilibrando así una tarifa insuficiente.

Y sin darnos cuenta estamos hablando del mercado, de las tensiones provocadas por el mercado.

El sector del transporte urbano está sufriendo una gran transformación. Las empresas públicas están condicionadas en alguna medida por las elecciones municipales y las empresas privadas se encuentran inmersas en una coyuntura de compra-venta y por tanto de cambio de titularidad accionarial.

Prosigo, todo cuanto he descrito discurre en un escenario condicionado por la crisis económica que estamos padeciendo.

No digo nada nuevo si recuerdo que la actividad económica y la movilidad están estrechamente relacionadas.

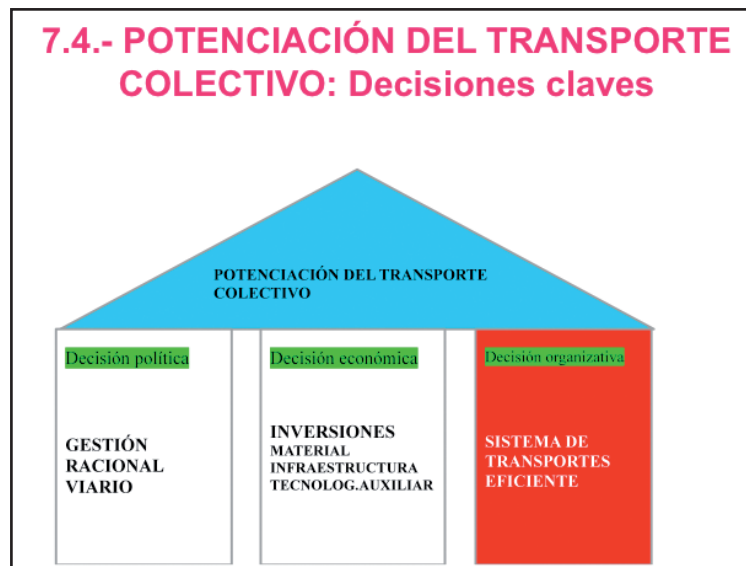
El incremento del paro (hasta el 20%) y el descenso del PIB (4 puntos en el segundo semestre 2009) han repercutido en la movilidad, que ha sufrido un descenso de entre el 6 y el 8% en el transporte colectivo y del 4,5% en el coche privado. El ciudadano es cautivo de sus hábitos y los segmentos sociales menos vulnerables económicamente no renuncian a la utilización del coche para sus desplazamientos lo que justifica un menor descenso en el uso de este modo.

Este panorama provoca cierta inquietud en el sector, acostumbrado a un incremento medio anual de la demanda superior al 2% y, por tanto, menos preparado para gestionar la recesión.

Ante la situación descrita, ¿Qué se debe hacer? ¿Qué grado de compromiso deben adquirir los actores implicados, administraciones, operadores y ciudadanos, en la potenciación del transporte colectivo?

La solución de los problemas de la movilidad de las ciudades del siglo XXI pasa por la utilización del transporte colectivo. El automóvil no puede ser la solución. Es más, es un lujo que no podemos permitirnos. La escasez del viario, la incertidumbre en precio y cantidad de petróleo y las exigencias medioambientales, más que aconsejar, obligan a los poderes públicos a potenciar el transporte colectivo.

¿Y en qué radica la potenciación? Fundamentalmente, en tres ámbitos de decisión. Decisión política, decisión económica y decisión organizativa.



Decisión política para definir qué ciudad se quiere, en extensión o en altura, y qué utilización se va a hacer del viario en una planificación coherente con el diseño de la ciudad.

Decisión económica para determinar qué calidad del transporte se quiere. ¿Qué servicios? ¿Qué índice de cobertura se aplicará? ¿Con qué tarifas?

Decisión organizativa para armonizar las posibles soluciones que necesita la movilidad pues es cierto que, si la tecnología es necesaria, la organización del sistema de transporte es imprescindible.

Los Consorcios de Transporte son un ejemplo de esta decisión organizativa.

¿Y qué papel tienen los ciudadanos en todo esto? Los ciudadanos tienen que utilizar el transporte colectivo contribuyendo con ello a la justificación de este servicio.

Termino, en España tenemos un transporte colectivo de calidad, de alta calidad. En encuestas realizadas por empresas consultoras de prestigio se ha valorado positivamente el servicio que estamos realizando, dato objetivamente muy apreciable cuando el proceso de producción de la plaza-km. es largo y, por tanto, vulnerable ante la crítica.

Y por último, la movilidad debe analizarse con responsabilidad, entendiendo que constituye el cuarto pilar del estado de bienestar después de la sanidad, la enseñanza y las pensiones. Para ello trabajamos.

Muchas gracias.

Sesión

Tomás Melero Izquierdo
José Luis Pertierra Rodríguez
Antonio J. Navarro Corchón

2

IIFORO^{DE}
LA
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate”.

Intervención Sr. D. Tomás Melero Izquierdo

Quiero agradecer a la Entidad del Transporte Público de Murcia y en especial a su director gerente por la invitación y las amables palabras de bienvenida. Asimismo saludar a los asistentes deseando que la exposición sea de su interés.

Se trata en esta presentación de hacer la transición desde las directrices y líneas maestras de promoción del transporte público marcadas en la primera sesión a la materialización de las mismas llevadas a cabo en la Comunidad de Madrid, centrándonos en las plataformas reservadas.

Como veis el viaje que vamos a realizar empezaría con una breve introducción remarcando los puntos clave que han llevado adoptar soluciones de sistemas de capacidad intermedia en plataforma dedicada.

Se revisará la situación actual con los ejemplos de carrilbus, del Bus-VAO de la A6 y los metros ligeros y tranvías que existen en la Comunidad de Madrid.

Y se finalizará repasando las posibilidades de crecimiento de esas plataformas reservadas dentro del territorio regional.

Comenzando por la motivación de realizar actuaciones como las enunciadas hay que considerar que las ciudades crecen, pero están creciendo más en extensión que en población, por lo que la densidad de población se va perdiendo desde el centro de la ciudad a la periferia. En el centro de las grandes urbes cabe plantear modos de gran capacidad. El metro yo creo que, en el caso de Madrid se ha extendido hasta el límite de sus posibilidades, o muy cerca de ese límite. Un síntoma de esta situación lo encontramos analizando el último plan de ampliación en el que las actuaciones en metro son mucho menos ambiciosas que en planes anteriores, mientras que zonas de densidad media a las que se debe dar un servicio de transporte público de calidad pueden encontrar la solución adecuada con el uso de plataformas reservadas y así han nacido los metros ligeros y tranvías que operan en la ciudad y se plantean carriles dedicados de autobús.

Además de esa distribución espacial se produce, y también incido en lo que ya se ha tratado, un cambio en los hábitos de movilidad. La ciudad central deja de ser el centro de atracción único aparecen polos nuevos y están dispersos en todo el área metropolitana, con lo cual los viajes son más pero se distribuyen, ya no de manera casi exclusiva hacia un nodo central, sino también entre zonas de atracción de tamaño intermedio.

En esa situación, y entrando en lo que son las plataformas reservadas, tenemos en la Comunidad de Madrid, por un lado lo que es el Bus-VAO de la A6, que es una infraestructura que se creó y se inauguró en 1995, junto con el intercambiador de Moncloa. Trataré de explicar un poco ese binomio, que yo creo que es un verdadero acierto, pues resulta muy conveniente que cuando las plataformas reservadas son radiales cuenten con espacios pensados y dedicados al intercambio donde se facilite la continuación del viaje. Por lo general el viaje no termina en la entrada a la ciudad sino que continúa por las redes urbanas, y si queremos ofre-

cer calidad al usuario esos intercambios tienen que ser absolutamente eficientes.

3. CALZADA BUS-VAO

CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID



Objetivos del Bus-VAO

- **Aumentar la capacidad de la infraestructura en número de viajeros.**
- **Reducir el tiempo de viaje.**
- **Eliminar la congestión para los usuarios de los carriles BUS/VAO.**
- **Elevar la ocupación media del vehículo privado.**
- **Mejorar los niveles de servicio para todos los usuarios.**

Por otra parte tenemos las 4 líneas de metro ligero: la del norte, las dos del oeste, de Pozuelo de Alarcón y Boadilla, y Parla, que tiene una línea tranviaria.

Comenzando cronológicamente, por la calzada del BUS/VAO de la A-6, se observa un crecimiento que en el periodo analizado del 75 hasta el 2004 se extiende a toda la región de Madrid, pero el corredor donde más se ha asentado ese crecimiento es, precisamente, el corredor de la A-6, carretera de La Coruña, donde se han implantado el sistema Bus-VAO.

Es un corredor donde además el crecimiento responde exactamente a todos y cada uno de los patrones que hemos definido (baja densidad de población, municipios de tamaño intermedios, puntos de atracción/generación deslocalizados de la ciudad central, etc.) y donde el nivel de renta es elevado, usando como indicador la tasa de motorización se

observa que este corredor es el que mayor poder adquisitivo presenta en la Comunidad de Madrid.

Con ese marco de referencia, lo que se decide en el año 95, por parte del Ministerio de Fomento, es el establecimiento de un Bus-VAO, que es un carril que tiene 16 kilómetros de longitud, donde la primera sección es compartida, son vehículos de alta ocupación y autobuses los únicos que pueden utilizarlo, y los últimos 5 kilómetros son exclusivos para el autobús.

Los objetivos son: aumentar la capacidad, no puede crecer la vía, pues hagamos que se eleve la intensidad de usuarios, reducir el tiempo de viaje, eliminar la congestión para aquellos que utilizan el transporte público, de manera que el vehículo privado pierda competitividad en ese tramo del desplazamiento y mejorar los niveles de servicio.

En la primera sección son dos carriles donde el sentido es reversible, durante la hora punta de la mañana los vehículos penetran en la ciudad y durante la hora punta de la tarde se produce la salida. Y la zona del carril solo Bus, los cinco kilómetros finales el uso es de un solo carril y, de hecho, ahí se han efectuado modificaciones para intentar ensanchar ese carril de manera que sea rebasable porque este es un punto de debilidad del sistema. La experiencia nos ha permitido ver que hay que intentar siempre dar un ancho suficiente a estas plataformas para permitir el rebase de autobuses que puedan sufrir averías o paradas fuera de lo normal.

Lo más destacable de esta experiencia es observar como con una infraestructura relativamente sencilla de ejecutar y gestionar y un buen punto de intercambio al final los resultados para el transporte público pueden ser muy positivos. Quizá la enseñanza del Bus-VAO está en

mostrar cómo ha evolucionado la movilidad, tomado los datos desde el 91 y posteriormente desde el 95, cuando se abrió el carril-bus, hasta el 2007 se alcanza como conclusión principal que el número de usuarios que entran a primera hora de la mañana por el carril bus supera al número de usuarios del vehículo privado. Tienen dos carriles de entrada y sin embargo están moviendo 33.000 viajeros mientras que la calzada general con los cuatro carriles está moviendo algo menos de 20.000; y por tanto se mantienen unos niveles muy razonables en la distribución modal en el corredor de mayor nivel de renta.

3. CALZADA BUS-VAO														CONSORCIO TRANSPORTES MADRID	
Efecto en el tráfico del corredor de la N-VI															
(Evaluación del funcionamiento de 7:00 a 10:00 horas)															
AFOROS	CALZADA BUS-VAO (2 carriles)						CALZADA GENERAL (4 carriles)						TOTAL		
	BUSES		OTROS		TOTAL		BUSES		OTROS		TOTAL		Vehículos	Viajeros	
	Vehículos	Viajeros	Vehículos	Viajeros	Vehículos	Viajeros	Vehículos	Viajeros	Vehículos	Viajeros	Vehículos	Viajeros			
NOV 1991							244	6.602	15.810	21.430	16.054	28.032	16.054	28.132	
NOV 1995	268	10.430	5.640	12.471	5.895	22.901	92	1.170	9.960	11.371	10.052	12.541	15.960	35.442	
NOV 1996	295	10.905	5.747	11.823	6.042	22.728	87	1.115	14.976	16.945	15.063	18.060	21.105	40.788	
NOV 1997	334	12.050	4.884	10.979	5.210	23.029	116	1.865	13.108	15.041	13.224	16.906	18.442	39.936	
NOV 1998	346	10.240	6.245	13.100	6.591	26.140	80	910	14.004	15.972	14.084	16.702	20.675	41.842	
NOV 2001	478	14.110	6.634	13.059	7.112	27.169	128	2.110	15.310	16.353	15.438	18.463	22.549	45.632	
NOV 2007	554	17.658	8.250	15.349	8.804	33.007	75	813	14.597	17.284	14.672	18.097	23.476	51.104	
RELACIÓN 2007/1995	2,07	1,69	1,46	1,23	1,49	1,44	0,82	0,69	1,47	1,52	1,46	1,44	1,47	1,44	
Ocupación MEDIA 2007	31,9		1,86 (*)		3,75		10,84		1,18		1,23		2,18		
(*) Incluye motos con un viajero															

En Madrid hay un reparto 51-49 en el conjunto de la Región, 49% en el transporte público y el 51% en el privado. Pero se distribuye de manera muy diferente según las áreas. En los corredores de entrada, es decir, los viajes con origen o destino Madrid, las áreas metropolitanas y viajes regionales, la relación vehículo privado-transporte público está dividida prácticamente al 50%; repartido el transporte público entre Cercanías y autobuses interurbanos a partes iguales.

En el caso del carril bus, el autobús ocupa casi el 30%, está un poco por

encima de las cifras generales de movilidad entre el área metropolitana y la ciudad de Madrid.

Y al final del carril bus tenemos un intercambiador de transporte, construido en el año 95 con la ocasión de la apertura del carril bus y que se ha enfrentado a problemas de capacidad antes de lo previsto debido al propio éxito del sistema. En el año 2003 se empezaron a hacer estudios para poder ampliar el intercambiador de transportes, debido a que las 14 dársenas no podían soportar el tráfico generado en el corredor. Las obras de ampliación son realmente importantes, no hemos llegado a triplicarlo pero se ha pasado de 14 a 34 dársenas, se ha creado un área de regulación muy potente y se ha completado el túnel de acceso. El carril bus moría a escasos metros de la rampa de entrada del intercambiador y ahora ese enlace se ha hecho subterráneo.

Y por tanto se ha conseguido que no solo exista una plataforma reservada sino que tenga un punto final de intercambio con el metro, principalmente, y con los autobuses urbanos donde el usuario es capaz de esperar la salida de los autobuses en zona climatizada, donde los autobuses tienen espacios adecuados de parada, regulación y zonas de subida y bajada de viajeros, donde la información al usuario es muy completa, tienen posibilidad de conocer todas las conexiones, etc. Y por tanto se ha mejorado no solo por la existencia a la plataforma sino por la existencia del intercambiador.

El intercambiador en sí es una pieza con suficiente valor como para tener entidad por sí mismo. De hecho se ha creado, no sólo el de Moncloa, que está unido a un carril bus, sino otros 4 intercambiadores, está Príncipe Pío, Plaza de Castilla, Plaza Elíptica y Avenida de América.

Aún así, si se quiere explotar toda la potencialidad del esquema descrito, sería deseable que las plataformas reservadas vayan acompañando a

los puntos de concentración y conexión de líneas del transporte urbano e interurbano.

En cuanto a los metros ligeros se han ejecutado las 4 líneas en el periodo 2003-2007. Las tres primeras -ML1, ML2 y ML3- se rigen bajo dos contratos de concesión prácticamente idénticos, uno regula de línea ML1 de Pinar de Chamartín a las Tablas y el otro las dos líneas del Oeste.

Son contratos de concesión para la realización de las obras y de la explotación en el que la administración hizo el proyecto, adjudico y llevó la dirección de la obra y la concesionaria recogió la infraestructura y la explota durante 30 años.

En el caso del tranvía de Parla las condiciones contractuales varían ligeramente, el modelo también es concesional, con aportación del capital de la sociedad del 100% por parte de la empresa privada y la sociedad concesionaria opera el tranvía durante 40 años.

En este caso, además, no es sólo la Sociedad Concesionaria quien afronta la inversión inicial, sino que Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Parla, a través de los beneficios de desarrollo urbanístico ha aportado una parte importante de la ejecución de la infraestructura.

La idea, por tanto, es que la infraestructura de transporte público forma parte de la urbanización en las zonas de crecimiento y se asume como coste asociado al desarrollo. Este, yo creo, es un modelo a seguir aunque desgraciadamente esto que a todos nos gustaría que fuera la norma, en realidad, sigue siendo la excepción.

Revisando los datos básicos de las líneas, y para que tengan un orden de magnitud, diremos la línea del norte tiene como características prin-

cipales el que está pinzada tanto en la estación de origen como en la término con el metro y esto hace que funcione como un sistema urbano prácticamente integrado en la red de gran capacidad. De hecho, Pinar de Chamartín, que es la estación situada más al sur, recoge el 80% de la demanda diaria.

En el caso de las líneas del oeste tienen un carácter mucho menos urbano, en concreto la de Boadilla tiene un marcado carácter interurbano, pasa por distintos polígonos industriales por zonas de actividad económica como la ciudad financiera del Santander y llega finalmente a Boadilla del Monte donde se ha hecho un ejercicio de integración urbana realmente interesante.

Y el metro ligero de Pozuelo va cosiendo todos los distintos parques empresariales, las zonas residenciales y el campus universitario hasta llegar a conectar con la línea de Cercanías en la estación de Caravaca ubicada en su extremo norte.

Por último, el tranvía de Parla es eminente y absolutamente urbano, es un anillo donde se pueden diferenciar dos secciones, la sección en la ciudad consolidada, donde se ha hecho un intenso ejercicio de integración;

Al final, la plataforma reservada da fiabilidad, da seguridad, garantiza el tiempo de viaje, etc. Pero lo que se tiene que conseguir cuando lo haces dentro de la ciudad es que se regenere, que se cree ciudad allá por donde va pasando el tranvía y en la calle Real -que es la antigua carretera nacional- se ha pasado de ser un concepto de calle dedicada al coche a convertirse en una travesía urbana peatonalizada.

Y por la parte del este lo que tenemos es una plataforma reservada que

se inserta en un ámbito de crecimiento urbano. Parla Este es el nuevo barrio que ha costado parte de la infraestructura de transporte urbano de la que se va a beneficiar, lo que es un modelo, como comenté, deseable pero, desgraciadamente, poco implantado.

La composición de las sociedades concesionarias muestra que son participadas, principalmente, por grupos constructores y, con menor presencia en el accionariado, entidades financieras.

La evolución de la demanda ha sido creciente desde que se abrieron en 2007 hasta este verano, capeando la crisis y la bajada de demanda que ha sufrido el transporte público probablemente por ese efecto llamada de las nuevas infraestructuras

En cuanto a esas perspectivas, ¿A partir de aquí qué?, lo que presento es el plan de actuación 2007-2011 un plan que, desgraciadamente, se está ralentizando en su ejecución al tener menores facilidades para afrontar nuevas inversiones.

Las actuaciones en metro como se apuntó al inicio son de menor alcance que en los planes ejecutados los últimos años y se encuentran en su mayoría en ejecución.

La ampliación del metro ligero tiene el proyecto redactado pero no hay fecha prevista para la salida a licitación en el corto plazo.

Se tiene previstas dos actuaciones de metro tren en Majadahonda y Torrejón que se encuentran en conversación con el Ministerio de Fomento para poder arrancar, puesto que utilizan parte de la plataforma del Cercanías.

Por último el desarrollo de los Metrobuses, que son 4 líneas de plataformas reservadas exclusivamente para autobuses, está ligado al de-

desarrollo de las plataformas reservadas planteadas por el Ministerio de Fomento desde hace años en las carreteras radiales.

5. Perspectivas

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

METROBUS

El METROBUS, es un medio de transporte en superficie, que utiliza autobuses de alto nivel de servicio, y que desarrolla sus trayectos en plataformas reservadas exclusivas, lo que aporta las siguientes ventajas:

- Exige menor inversión en infraestructuras y material móvil.
- Presenta menores costes de explotación y mantenimiento.
- Son más flexibles, pues permiten diversificar parcialmente la red para servir zonas limítrofes sin necesidad de plataforma reservada.
- Permiten su utilización, en casos que así se desee o sea necesario, por otros tipos de vehículos (ambulancias, bomberos, taxis, etc.)
- La interrupción puntual de un tramo por cualquier causa (obras, averías, incidencias, etc.) no obliga al corte de la línea.

La presente ampliación prevé extender en una primera fase este modo de transporte a municipios periféricos como: Algete, San Sebastián de los Reyes, Villaviciosa de Odón, Torrejón de Ardoz y Arroyomolinos.

Ya hemos visto la de la A-6, que ya está ejecutada y que tiene prevista su ampliación hasta Collado Villalba y las otras carreteras radiales, el Ministerio de Fomento junto con los Ayuntamientos plantea la creación de carriles sólo bus.

En este sentido el Metrobús sería una parte de integración a ese sistema de carriles radiales. Y lo explico con algunos ejemplos.

En el caso del corredor de la A-1 tenemos el intercambiador de Plaza de Castilla que ya está ejecutado con túneles de acceso de un kilómetro. Luego hay un tramo urbano que deberá ejecutar el Ayuntamiento de Madrid, la plataforma reservada prevista por el Ministerio de Fomento y, finalmente, un tramo de plataforma reservada que ejecutaría la Comunidad de Madrid desde la población de Algete hasta conectar con esa plataforma radial.

En el caso de la A2 existen conexiones desde el Aeropuerto y Torrejón

con el carrilbus del Ministerio de Fomento. Acabando en el intercambiador de Avenida de América, que está operativo desde el año 2000 y ahora se iniciarán las obras de remodelación.

Finalmente, en el corredor de la A-5 existe el intercambiador de Príncipe Pío, en conexión con Cercanías y con metro. La plataforma reservada de autobuses de la A-5 deberá conectar primero en Alcorcón o Móstoles con el MetroBus procedente de Villaviciosa y posteriormente con el ramal previsto en la zona de Arroyomolinos.

Por último, en cuanto a sistemas de plataforma reservada tranviaria hay dos proyectos, que están en este momento rediseñándose, que son tanto una integración similar a la de Parla pero en el municipio de Valdemoro, promovido de manera coordinada entre el Consorcio y el Ayuntamiento de Valdemoro. Y por último una plataforma reservada de metro ligero ampliando la existente de Pozuelo de Alarcón a Majadahonda y las Rozas. En principio el tramo que tiene idea de lanzarse en primer lugar sería el de Majadahonda quedando en duda si alcanzará al municipio de las Rozas.

Digamos que este sería un breve repaso desde el seguimiento de esa primera acción del carril Bus-VAO en la A-6 donde el transporte público en autobús ha sido competitivo y mantiene unas cuotas importantes de participación hasta la visión de los metros ligeros como una forma de plataforma reservada que no sólo genera transporte sino que crea ciudades, integra la ciudad de una forma especialmente interesante y las posibilidades de, en el futuro, coordinar los carriles bus del Ministerio de Fomento con la creación de carriles adicionales reservados que serían los Metrobús que hemos presentado.

Para finalizar, invitarles a todos ustedes en octubre de 2010 a Madrid

con motivo del Congreso de Metros Ligeros organizados por la UITP en colaboración con el Consorcio de Transportes con ámbito internacional que creo que será del interés de muchos de ustedes.

Agradeciendo su atención me despido. Muchas gracias.

Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate”.

Intervención Sr. D. José Luis Pertierra Rodríguez

Muchas gracias Pepe, por esa larga lectura de currículum que yo creí que ibas a resumir en aras de brevedad. Yo sí quiero hacer tres aclaraciones previas antes de entrar en la intervención, primero decir que no me gusta eso de buque insignia, en todo caso yo me considero un bus insignia, en segundo lugar quiero decir que siempre, entre los maestros que tuve, uno de ellos me dio un consejo que era que cuando tenga que intervenir en público no me olvide de tres cosas: saber lo que voy a decir, saber decirlo y decirlo pronto, eso es lo que voy a intentar hacer; lo que pasa que ahora con los Power Point y las nuevas tecnologías tenemos dos problemas cuando ya te preparas una intervención y te sirve como esquema te puedes estar el cuarto de hora, quince minutos, que normalmente te dan como tiempo o te puedes estar dos horas, tres horas, incluso con descansos intermedios y en tercer lugar le quiero pedir al presidente, a Pepe, para el final de la intervención, cuando ya me de el toque del término del tiempo o plazo de la intervención, que me deje un minuto, vamos a llamarle un “minuto informativo”, que me gustaría daros, en este sentido, sobre todo de cara al próximo evento que vamos a celebrar en el mes de noviembre aquí, en Murcia, la Semana del Autocar y del Autobús.

Dicho esto empiezo por el resumen o índice de la intervención que tendré. En primer lugar hablaré del transporte público como indicador de calidad, después de los parámetros del transporte público valorado por los ciudadanos, cómo se mejora la velocidad comercial en un transporte público, la BRT, el Bus Rapid Transit, que dicen los ingleses, y las condiciones que deben de obtener, un caso de éxito como puede ser el Metrobús de México D.F., que tuvimos ocasión de visitar, muchas de las intervenciones que tendré a lo largo de la exposición están tomadas de la realidad, de viajes que hemos venido haciendo últimamente, tenemos a Ángel, a Antonio, a varios de los aquí presentes que me acompañaron en viajes tanto por China, en dos o tres ocasiones como por México DF, Sao Paulo, Curitiba y Buenos Aires, Bogotá, Cartagena de Indias y por otras zonas, sobretodo, del norte de Europa donde tomamos ejemplos importantes sobre las políticas de consorcios.

Quiero finalizar con una comparativa sobre el Metrobús de México y el Metro Sur de Madrid, y, como todos los ponentes que me han precedido en el uso de la palabra, con unas conclusiones finales.

El transporte público como indicador de calidad.

El uso del transporte público no es una posibilidad, sino que es una obligación. Antes, también, José Prada decía que la sostenibilidad no es una posibilidad, una obligación. Tenemos la obligación de trabajar y colaborar en la mejora del transporte público dada su condición de servicio esencial para los ciudadanos. El transporte público es una herramienta imprescindible para la consecución de una movilidad sostenible, esto de que tanto se habla. Un amigo mío me decía, no hace mucho: eso del transporte sostenible debe ser muy importante, yo no sé lo que es pero se habla mucho de ello, así que tiene que ser importante. Pues no solo se habla de ello sino que en el futuro se hablará mucho más porque será

la base de la política de transportes del futuro.

El nivel de desarrollo del transporte público en las ciudades es un índice muy importante de la calidad de servicio proporcionado a los ciudadanos y es urgente dotarlo de medidas que reviertan los actuales patrones del uso del transporte público y que permitan conseguir el mejor transporte público posible. Sin un transporte público de calidad, concluyo en esta transparencia, no puede conseguirse una movilidad sostenible.

Un segundo punto a tratar es la valoración de los ciudadanos. Los parámetros más valorados por los usuarios, independientemente del tamaño o ubicación de la red de transportes considerada, son: la puntualidad, la frecuencia y la rapidez.

La infografía muestra el logo de Fenebús y el logo de EPT (Empresa Pública de Transportes) de la Región de Murcia. El título principal es "2. Valoración de los ciudadanos". El contenido indica que los parámetros más valorados por los usuarios son la puntualidad, la amplitud de frecuencias y la rapidez en el trayecto origen-destino. Además, afirma que todos los parámetros principales del transporte tienen relación con la velocidad comercial que puede desarrollar cada red. Un recuadro rojo resalta el mensaje: "LA MEJORA DE LA VELOCIDAD COMERCIAL ES IMPRESCINDIBLE PARA LA PRESTACIÓN DE UN TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD".

Puntualidad, cuando un usuario acude a una parada de transporte público seguramente lo primero que hace es mirar el reloj a ver si viene o cuánto tarda en llegar el autobús que ha de tomar.

La frecuencia es muy importante porque es, precisamente, lo que le

da más libertad al usuario de desplazamiento en la zona donde vaya a tomar ese transporte público.

Y la rapidez, en mi opinión, es la primera condición de calidad de un buen transporte público.

Todos los parámetros principales de transporte tienen relación con la velocidad comercial que puede desarrollar cada red. La mejora de la velocidad comercial es imprescindible para la prestación de un transporte público de calidad.

Por eso, la mejora de la velocidad comercial es el tema que vamos a comentar ahora y sobre todo el sistema del "Bus Rapid Transit", que para nosotros, lo consideramos el autobús que dispone de una plataforma reservada o Metrobús.

Para dar ese salto de calidad la única fórmula que funciona es la red vial a favor del transporte público, la reserva de vial. En los últimos años se han venido implementando sistemas de transporte masivo en autobús como es este de la BRT y con gran éxito, y comparables a otros modos de transporte de gran capacidad como es el tranvía o el metro ligero.

La velocidad comercial solo se puede mejorar con plataformas reservadas y con plataformas prioritarias para el transporte público.

La definición que damos del Bus Rapid Transit (BRT) es como el "modo rápido de transporte que proporciona la calidad de desplazamiento en raíles y la flexibilidad de los autobuses", es la definición que da la Federal Transit Administration americana.

Un BRT puede ser cualquier sistema de autobuses que tenga platafor-

ma reservada. Normalmente se complementan bien con paradas plenamente accesibles a personas de movilidad reducida. La accesibilidad también empieza a ser una condición importante que mide los niveles de calidad de un buen transporte público.

Vehículos de tipología similar a los tranvías modernos. Alguien decía que en lo único que se diferenciaban era en las ruedas. Mientras que unos iban sobre neumáticos otros iban sobre ruedas y raíles de hierro.

El cobro en paradas, y no en vehículos para mejorar la velocidad comercial, es otra de las condiciones.

Sistemas de monética sin contacto. Aquí las nuevas tecnologías están aportando unas innovaciones importantísimas para la mejora del transporte público.

La información en tiempo real. El que llega a la parada y que vea en un indicador los minutos que faltan para que llegue el próximo autobús.

Y la gestión integrada de la red.

Tenemos aquí algunos ejemplos que he tomado de la BRT, o dicho de otra forma de Metrobuses o circulación de autobuses con plataforma reservada.

En primer lugar citaremos el que existe en Nueva York, entre New Jersey y Manhattan, que tuvimos ocasión de ver en el año 1992, que hicimos un viaje a Estados Unidos y Canadá, con un grupo de empresarios, y allí tuvimos ocasión de contactar con un carrilbus que se abría de 7 a 9 de la mañana solamente con unos separadores luminosos y por el que transcurrían 550 autobuses, que pernoctaban en New Jersey y

se trasladaban a la ciudad de los rascacielos para iniciar su servicio, fundamentalmente de carácter turístico y atención de aeropuertos. Y fue un importante antecedente el conocer, sobre todo, la rapidez con la que circulaba en aquel carrilbus. Algunas de las fotografías que tomamos fueron tenidas en cuenta para el diseño del bus-VAO de la A-6 en Madrid a los pocos años.

En Miami también en la ruta, interestatal número 95, con las siglas HOV, vehículos de alta ocupación, tiene una reserva de más de 100 kilómetros, llega también hasta West Palm Beach precisamente más de 100 kilómetros de carril Bus-VAO o de alta ocupación, para transporte público y en esta autovía tiene una información importante, y es, no solo una limitación de la velocidad máxima de 70 millas/h. sino también de la velocidad mínima de 40, con el fin de agilizar la circulación.

En Madrid la A6, el BUS/VAO, únicamente decir que en mi opinión yo nunca he entendido como una infraestructura de promoción y uso del transporte público tan importante, que se ha construido hace 12 años y que tan buenos resultados ha dado, el primer año de funcionamiento que ha aumentado el uso del transporte público en un 30%, en esa zona, como siendo tan importante no se ha conseguido en estos últimos 12 años incrementar ni un solo metro el carril Bus-VAO en las principales vías de acceso a Madrid, y eso a pesar de estar en todos los programas electorales de todos los partidos los carriles Bus-VAO, etc. Seguramente, no se habrá hecho a lo mejor por estar en los programas de los partidos políticos.

México D.F., tuvimos ocasión de conocer allí el Metrobús, también una infraestructura interesante.

Londres otro Metrobús también, del que se ha hablado esta mañana

porque ha transformado una zona bastante deprimida en una zona de alto nivel, en el futuro en función del transporte del Metrobús que se está construyendo.

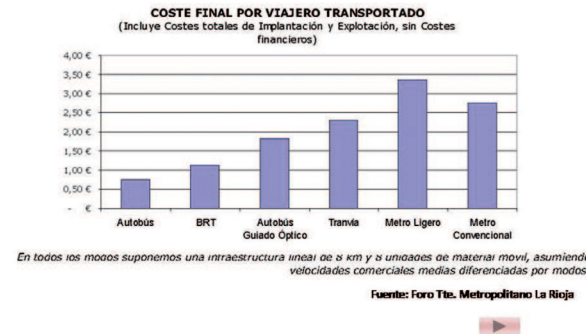
Curitiba y Bogotá, discuten entre ellos quien fue el primero, y yo descubrí que ni Curitiba, ni Bogotá, el primer Metrobús que se construye con plataforma reservada fue precisamente en Guanajuato, utilizado por la empresa Flecha Amarilla (México) de ahí tomó el antecedente Curitiba, y de Curitiba, Bogotá, y de Bogotá el Metrobús de México que empezó a funcionar hace 2 o 3 años y que tuvimos ocasión de visitar recientemente también.

En Pekín hemos visto como esta ciudad se ha transformado sobre todo desde los últimos Juegos Olímpicos y tiene unos carriles bus impresionantes en cuanto a longitud dentro de la propia ciudad, y con unos horarios durante los cuales solo pueden circular los autobuses, y sin embargo, una vez que pasan esos horarios son más carriles bicis o de motos de otros medios de transporte que de los propios autobuses.

La transparencia nos muestra un coste final por viajero transportado, que nos incluye una comparativa de costes entre lo que es el autobús, lo que es el Metrobús, el autobús guiado óptico, el tranvía, el metro ligero y el metro convencional. El autobús se sitúa por encima de 0,50 €, el Metrobús supera ligeramente el euro, el autobús guiado óptico casi los dos euros, el tranvía cerca de los 2,50€, el metro ligero cerca de los 3,50€ y el metro convencional por debajo de los 3€.



4. BRT: costes



En comparativa también con el vehículo privado-otros sistemas, son el “Light Rail Transit”, o con el transporte urbano actual sin plataformas reservadas, presentan ventajas como por una parte el coste, que acabamos de analizar, por otra parte...

El incremento de viajeros de otras ciudades como Dublín un 160%, Miami el 80%, Brisbane el 60%, Los Ángeles el 30%, Boston el 50%, en sólo 5 meses, Leeds el 50% y Adelaida el 76%.

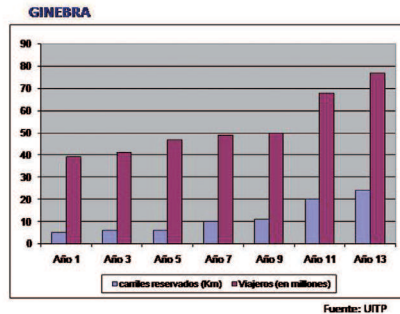
El consumo de espacio y capacidad por pasajero transportado, los autobuses consumen 20 veces menos espacio de la red viaria que el vehículo privado con sistemas BRT se pueden alcanzar rangos de 20.000 viajeros/hora/sentido transportados. Como son en el ejemplo de Dublín, las frecuencias en hora punta son inferiores a 3 minutos. Casos como el de Ginebra que demuestra la relación directa entre viajeros transportados y reserva viaria del transporte público.

La relación carriles-viajeros, este es precisamente el ejemplo que está-

bamos hablando de Ginebra en la comparativa, los carriles reservados en azul por kilómetro y los viajeros en millones que es la otra, el otro color más o menos morado que aparece en la transparencia. En trece años se ve como se ha elevado el número de viajeros en relación a los carriles reservados. Porque, se ha insistido mucho a lo largo de la mañana, la importancia de las plataformas reservadas para la mejora de la calidad de los transportes públicos.



4. BRT: relación carriles-viajeros



Mejora el tiempo de recorrido, también, aquí tenemos otros ejemplos, ciudades como Bogotá, Porto Alegre, Dublín, Los Ángeles, Seattle, Houston, Honolulu y México D.F. se han tomado muchas ciudades de Estados Unidos y de Australia porque tienen importantes preocupaciones por el tema del transporte público.

Y estamos ahora en un sistema del impacto sobre el suelo.

Los beneficios de revalorización del suelo sobre el que se desarrolla la plataforma reservada son equivalentes a los incrementos que produce el metro. Este dato se ha contrastado en ciudades tan dispares como es Pittsburgh, Ottawa, Adelaida o Brisbane.

Cuando se construye un metro o como es el caso de Metro Sur de Madrid, del que después nos ocuparemos, tiene un impacto importante sobre todo en la revalorización del suelo en las zonas por las que trascurre el itinerario o la línea creada.

En este caso se ha demostrado que también tiene el mismo o similar impacto si en vez de un metro se hace una plataforma reservada para autobús.

Los “Bus Rapid Transit”, los Metrobuses, se equiparán al metro en lo que respecta a la revalorización del suelo.

Comparativa de productividad entre eficiencia y competitividad.

En iguales condiciones de explotación, los sistemas de transporte público en autobús son el doble de eficientes cuando se desarrollan sobre viales reservados. El coste de la reserva viaria es muy inferior al de cualquier infraestructura necesaria para implantar medios guiados (LRT, cercanías o metro).

La competitividad del BRT de Dublín, por ejemplo, ha captado el 50% de sus usuarios del transporte en vehículo privado.

“Los sistemas BRT pueden costar menos por viajero transportado que el Light Rail Transit bajo las condiciones de la mayoría de las ciudades de Estados Unidos”, esto es un reconociendo de la propia Federal Transit Administration americana.

En esta nueva transparencia están los dos tipos de vehículos del metro de México D.F., el rojo es un Volvo articulado de 18 metros, y también tuvimos la ocasión de ver el de 24 metros, es decir, con dos articulacio-

nes, especialmente preparado para entrar en servicio este año. El otro es un vehículo Mercedes, creo que era, también articulado, preparado para prestar servicio en determinadas líneas.



ACCESIBILIDAD EN BUSES Y ESTACIONES



Los parámetros de explotación en este sentido que tiene el Metrobús de México son longitud: 19 kilómetros, tiene 34 estaciones accesibles, todas ellas, para personas con movilidad reducida y una flota de 98 autobuses articulados.

Los resultados son de 200.000.000 de viajeros transportados desde su inicio en tres años. El ahorro anual es de 13.000.000 horas-trabajador. Y la reducción de emisión de gases de efecto invernadero es de 29.177 toneladas/año, que además tuvimos ocasión de comprobar que se habían vendido a España los derechos de emisión de toda esta reducción de toneladas de gases de efecto invernadero al retirarse de circulación del orden de 7.000 microbuses, micros, sustituidos todos ellos por esa flota de 100 autobuses articulados, que habían transformado y han transformado, desde luego, el transporte público en el centro de México D.F.

Ahora nos ocuparemos de la comparativa de la que hablaba entre Metrobús de México y Metro Sur de Madrid. Es una comparativa que en cuanto a construcción, está claro, el coste kilómetro, el Metrobús de México costó 1,89 millones de euros el kilómetro y el Metro Sur 17,25 millones de euros por kilómetro. El Metrobús de México atraviesa el centro de la ciudad de México, sin embargo el Metro Sur de Madrid discurre por una zona periférica de la ciudad con lo cual debería de ser, a efectos del valor del terreno más barato.

Operación coste kilómetro: el Metrobús de México es entre 3 y 6 euros/kilómetro y el Metro Sur de Madrid alrededor de 9 euros el kilómetro.

Los viajeros anuales, curiosamente, son muy parecidos: 66,6 millones de viajeros en el Metro de México y 65,5 millones en el de Madrid.

Calidad del servicio: México la tienen valorada en 8 sobre 10 y en Madrid no hay datos conocidos. Esto puede ser que, no quiere decir que no se hayan tenido datos, lo que pasa es que una vez obtenidos los datos si son buenos se dan y si no son muy buenos se aplazan o quedan ahí.



6. Comparativa Metrobús-Metro Sur (Madrid)

Para terminar, una sencilla comparativa entre el Metrobús de México DF y el Metro Sur de Madrid:

Concepto	Metrobús México	MetroSur Madrid
Construcción: coste-km	1,89 M€/km	17,25M€/km
Operación: coste-km	3-6 €/km	9 €/km
Viajeros anuales	66,6 Millones	65,5 Millones
Calidad el servicio	8 sobre 10	s.d.

Fuente: CRT Madrid y Metrobus México DF

Conclusiones

1ª.- Los sistemas de autobús con plataforma reservada permiten la cobertura ágil, sencilla y menos costosa de los problemas de movilidad. Los sistemas de autobús presentan costes muy inferiores a los otros sistemas más rígidos de plataforma reservada, ejemplo exitosos de ello son el BUS RAPID TRANSIT, como el propio Transmilenio de Bogotá o el Metrobús de Curitiba. Actualmente, la capacidad de los BRT es similar a sistemas por raíles, contando aquellos con mayor flexibilidad y cobertura.

2ª.- El Metrobús puede competir en la mayoría de las ciudades españolas con cualquier otro modo, o cualquier otro medio de transporte.

3ª.- El futuro del transporte público debe de pasar por la coexistencia entre los modos de transporte. No me atrevo a decir si el autobús es mejor que el tranvía, si el metro ligero es mejor que el metro convencional, dependerá en cada caso, pero todos son modos de transportes a tener en cuenta y el hecho de la eficiencia de unos sobre otros dependerá en cada caso.

4ª.- Todos estos modos de transporte deben de coexistir y todos encaminados en la mejora del transporte público en las ciudades. Lo que sí está claro es que la ordenación y equilibrio en los suelos y los espacios urbanos, esa ordenación del transporte corresponde a los responsables políticos y del hecho que lo hagan bien o lo hagan mal dependerá de que los ciudadanos dispongamos de un buen transporte público o un mal transporte público.

Y dicho esto pido la venia al Presidente para el minuto informativo.

Solamente transmitiros que del 10 al 13 de noviembre, dentro de nada,

Fenebús con la colaboración de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de aquí de la Comunidad Autónoma Región de Murcia, celebraremos la Semana Nacional del Autocar en su 20 edición, aquí, en el hotel Nelva, será donde tendremos las conferencias, con la participación de más de 30 ponentes cubriendo todos aquellos temas que preocupan tanto, al sector empresarial, como al sector de las propias administraciones responsables del transporte.

Tendremos también este año como novedad, una exposición, en la que han insistido mucho los responsables de transporte de aquí de Murcia, tanto a nivel de consejería como del propio Ayuntamiento, de vehículos de última generación que se presentará en una zona céntrica de la ciudad, concretamente en la zona del Puente Nuevo frente al hotel Silken 7 Coronas, y donde, no creemos que sea una exposición de vehículos a la antigua usanza de la Semana del Autocar, de las primeras ediciones, sino una muestra muy especializada de vehículos de última generación, desde los híbridos, a gas, pilas de hidrógeno, eléctricos, en fin, todas estas innovaciones tecnológicas que se están introduciendo sobretodo para atender a esos dos principios que nosotros entendemos por los que han de tener en cuenta el transporte en el futuro, como son la accesibilidad y el respeto al medio ambiente.

Y dicho esto, quedáis todos invitados y aquí termino mi exposición. Muchas gracias por vuestra atención.

Mesa Redonda: “Plataformas reservadas. Experiencias y Debate.

Intervención Ilmo. Sr. D. Antonio J. Navarro Corchón

Muchas gracias Pepe, la amistad hace que el tono siempre sea cariñoso en la presentación.

Yo voy a complementar la brillante intervención que han tenido los anteriores ponentes con una gran experiencia, mucho más que yo, seguro, en el transporte público. Voy a compartir con ustedes una serie de ideas relativas a qué se puede hacer desde la planificación urbanística en relación con el fomento de la eficacia del transporte público y también analizaremos, concretamente, las plataformas reservadas.

Ya por la hora que es, el último está como obligado a ser ágil en la intervención, a tratar de no cansarles ya que la jornada ha sido muy intensa y sin más dilación voy, como digo, a comentarles algunas ideas relacionadas con la planificación urbanística, la movilidad y el transporte público.

La movilidad es, desde luego, una consecuencia del urbanismo, no es neutro que el urbanismo establezca y localice determinadas actividades, determinados usos del suelo, tampoco cuando desde el urbanismo, desde la planificación, diseñamos las redes, también desde un plan general

hay un diseño de redes de transporte público. Todas estas determinaciones, todas estas decisiones urbanísticas, desde luego condicionan la movilidad.

La sociedad toma cada vez más consciencia de que la planificación urbana y el sistema de transportes deben diseñar la utilización más eficiente posible de las diferentes redes: redes de peatones, redes de bicis, redes ciclabes, transporte público, también es muy importante el transporte de mercancías, por supuesto el vehículo privado.

El urbanismo debe apoyarse en la planificación de transportes, y esta planificación de transportes debe, sin duda, cada vez más, dirigirse a esa movilidad sostenible que en alguna legislación ya se define, como en la Ley de Movilidad de Cataluña. Esa movilidad sostenible debe reducir los costes de contaminación, eliminar la congestión, reducir, en la medida de lo posible, los accidentes, las pérdidas de espacio público y, también, minimizar los problemas, los efectos ambientales.

La zonificación, una de las técnicas tradicionales del urbanismo, define los usos del suelo que, a su vez, estos usos del suelo determinan una jerarquía dentro de las redes. Es claro, como también se apuntaba esta mañana, que en el siglo XX la jerarquía ha sido de la red viaria, es claro, que los planificadores, los urbanistas a la hora de elaborar un plan general, desde luego, siempre se le ha dado prioridad a lo que es el sistema general de comunicaciones y fundamentalmente la red viaria, y concretamente al automóvil, al transporte privado, por sus evidentes ventajas, transporte puerta a puerta, es, sin ninguna duda, el sistema de transporte que tiene mayor velocidad en cuanto al desplazamiento de las personas.

Es muy significativo, lo que decía Le Corbusier, arquitecto suizo, uno de

los más prestigiosos arquitectos y maestro de muchos, arquitecto del siglo XX, uno de los más importantes, decía que “la red viaria es una calle corredor, donde la unidad de movimiento es el automóvil”. Está claro por tanto, esa prioridad que se le ha dado, sin ninguna duda, a la red viaria y al transporte privado.

Pero en el siglo XXI hay cada vez más reivindicaciones desde la sociedad. En relación a ese replanteamiento tenemos que cuestionarnos muchas cosas, como también se indicaba esta mañana y, desde luego, la jerarquía del transporte privado del automóvil está cuestionada.

Hay una serie de medidas que irían en esa dirección y que deberían estar, estas medidas, en la planificación territorial y urbanística y alguna de ellas, con distinta intensidad, están siendo recogidas en la planificación urbanística y territorial en la Región, en nuestros municipios.

La primera es la de la contención de la dispersión urbana, tendencia a la ciudad compacta y a la rehabilitación de espacios degradados, en definitiva, a minimizar en lo posible los problemas de desplazamiento y de movilidad, estos objetivos están contemplados en la estrategia territorial europea y es, desde luego, una medida que estamos tratando de incorporar tanto en las directrices de ordenación territorial como también en los planes generales.

Otra de esas medidas que es precisamente el objeto central de esta mesa redonda y sobre la que se han extendido los anteriores ponentes, es la implantación de plataformas reservadas en superficie para el transporte público, peatones y bicicletas. Entraremos en diapositivas siguientes un poco más en detalle.

Otra de estas medidas es la de la limitación del tráfico en zonas urbanas,

para ello hay una serie de medidas de pacificación del tráfico como las famosas áreas 30 o 20 en zonas residenciales que permiten mejor la coexistencia de los diferentes medios de transporte: bicicletas, transporte público, peatones, etc.

Otra de las medidas es diferenciar las redes, las arterias principales que conectan con otros barrios o zonas de la ciudad de vías locales donde se deben priorizar otras funciones de la vía pública, como puede ser la peatonalización, los carriles bici...

Otra medida importante es la implantación de un sistema de tranvía o metro ligero acompañado de la correspondiente operación regeneración urbanística del entorno. Hemos visto ejemplos en este sentido en la ciudad de Madrid, en Murcia ahora nos estamos incorporando a estas nuevas políticas y como ha explicado el Alcalde esta mañana, la ciudad de Murcia está realizando un gran esfuerzo en este sentido, ya se encuentra en obras para continuar con la línea experimental del tranvía que inauguró en el 2007, la primera línea, que conectará, como ha comentado el Alcalde, con los nuevos centros comerciales, el campo de fútbol y con los dos campus universitarios y esta línea se prolongará a Molina de Segura.

La segunda línea que comunicará el intercambiador, la estación central de Renfe con el sur mediante plataforma transitaria reservada y dará servicio al Hospital, al Polígono Industrial Oeste, Sangonera la Verde...

La tercera dará servicio al este, comunicando todas las pedanías que están ubicadas allí: Los Dolores, Beniaján, Torreagüera, Los Ramos, también con plataforma transitaria reservada.

Y la cuarta, la línea 4, conectará con el oeste partiendo de la estación

intermodal, con Alcantarilla, La Ñora, Jabalí Nuevo o Puebla de Soto.

Todas las líneas tendrán parada en la estación de ADIF que será el gran intercomunicador entre autobuses, tranvías, cercanías, trenes de media y larga distancia y el AVE. Van a ser unidades como las empleadas en las líneas de metro de Madrid, con una capacidad de 180 viajeros y una velocidad máxima de 70 kilómetros-hora, que es una velocidad comercial competitiva y, como digo, el Ayuntamiento de Murcia está claramente determinado en esta dirección y en implantar en la ciudad de Murcia el tranvía mediante plataforma transitaria reservada, entendiendo que es un medio de transporte que va a cambiar la ciudad.

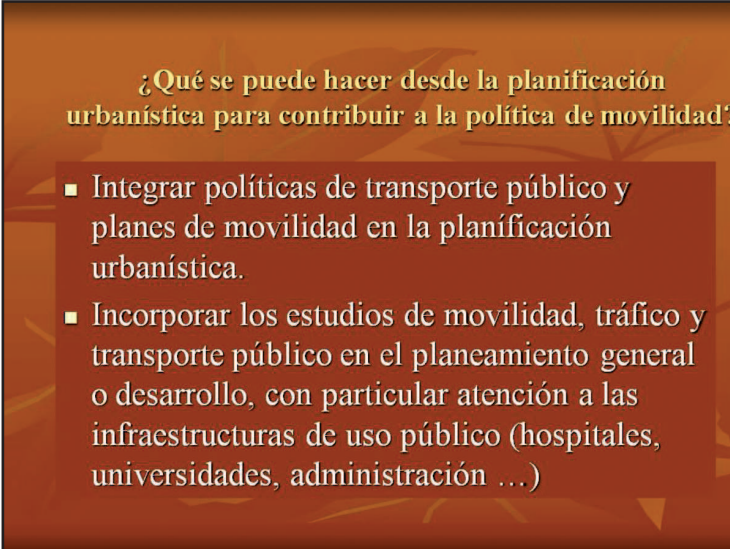
Estamos viendo la importancia de estas plataformas reservadas que, en el caso del tranvía, tiene una serie de ventajas muy claras como es la mayor accesibilidad, una rapidez razonable en el planteamiento que desde Murcia se va a hacer, menos siniestralidad y buena integración urbana.

En cualquier caso, como digo, las plataformas reservadas para el transporte público es un elemento fundamental, tiene una gran importancia, pero no obstante, no debemos obviar que es una cuestión debatida que tiene sus pros y sus contras. Pero no es lo mismo actuar sobre el viario existente que, evidentemente, es complicado, ya que puede producir problemas en las ciudades en cuanto a la congestión, pero es cierto que si no el transporte público difícilmente va a ser competitivo. Es mucho más fácil actuar sobre los nuevos desarrollos, no obstante, sobre los nuevos desarrollos y desde una visión urbanística, tendríamos que plantearnos que hay veces en que cuando se trata de desarrollos de mínima densidad con edificabilidades bajas, no tiene mucho sentido, quizás, estas plataformas reservadas, dado que es un tráfico no demasiado intenso dentro de lo que es la actuación urbanística interna, si

puede tener más relevancia lo que es la conexión de estos desarrollos con los centros urbanos.

La plataforma reservada, en cualquier caso, es un elemento fundamental para la movilidad en la medida en que protege de la congestión del tráfico y, como digo, mejora claramente la velocidad comercial de los medios de transporte público.

Dicho esto yo me había planteado a la hora de exponerles estas reflexiones: ¿Qué se puede hacer desde la planificación urbanística para contribuir a las políticas de movilidad?



¿Qué se puede hacer desde la planificación urbanística para contribuir a la política de movilidad?

- Integrar políticas de transporte público y planes de movilidad en la planificación urbanística.
- Incorporar los estudios de movilidad, tráfico y transporte público en el planeamiento general o desarrollo, con particular atención a las infraestructuras de uso público (hospitales, universidades, administración ...)

En primer lugar, es fundamental integrar las políticas de transporte público, que hay que reconocer que no están tradicionalmente en la cultura urbanística igual que sí lo están otras redes, y los planes de movilidad en la planificación urbanística. Y, concretamente, incorporar los estudios de movilidad, de tráfico y de transporte público en el planeamiento general, en el planeamiento de desarrollo, con particular atención a la

accesibilidad a las infraestructuras de uso público como son: hospitales, universidades, administración...

Los planes generales deben llevar incorporado, por tanto, un estudio de movilidad, de tráfico, de transporte público y deben desarrollar medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos sistemas de transporte público dentro del municipio. Deben ordenar, por tanto, las necesidades de movilidad y de transporte. Los planes generales deben tener en cuenta la movilidad desde el diseño del proyecto de ciudad, ya que afecta a los usos, a las intensidades, a las redes... Se deben de plasmar, por tanto, gráfica y normativamente todo el modelo de movilidad y no solo, como se hace habitualmente, la red viaria, sino también los carriles bici, intercambiadores, aparcamientos...

Vamos a ver como se contempla la regulación actualmente en nuestra Ley del Suelo.

Dentro del sistema general de comunicaciones, están previstas las vías verdes, los carriles bici, también se señala en esta ley la necesidad de que en los planes parciales se analice la circulación rodada y los enlaces, las conexiones con las infraestructuras generales, con los sistemas generales, aunque quizás haya que hacer alguna precisión, además, en relación a los transportes públicos. La atención a la movilidad en el ámbito de un plan parcial incidirá, sin ninguna duda en la sostenibilidad del territorio.

Otro de los documentos que se acompañan necesariamente a los planes generales y a las modificaciones estructurales son los estudios de impacto territorial, que analizan el impacto que sobre el territorio, sobre las distintas funciones urbanas tiene una determinada actuación urbanística de reclasificación de suelo, de incremento de la intensidad del uso.

Bien, estos estudios de impacto territorial dentro de las funciones urbanas que analizan, una de ellas es la función urbana de infraestructuras de transporte, hasta ahora la planificación tradicionalmente estudiaba la viabilidad de las redes en relación al dimensionamiento de la actuación urbanística, con los estudios de impacto territorial se ha dado un paso más y se estudia la afección que sobre el territorio, sobre las distintas funciones urbanas, educativa, asistencial, sanitaria, cultural de infraestructuras tiene una actuación urbanística.

En relación a esos análisis y, concretamente, en la función urbana de una infraestructura de transporte, debe analizarse las repercusiones que sobre la movilidad tiene esa actuación territorial. Para ello hay que valorar una serie de indicadores como la conectividad del transporte público con la red urbana e interurbana de transporte público y hay que considerar una serie de indicadores como el número de desplazamientos por persona y día en transporte privado y público para valorar si los incrementos en las necesidades de movilidad generados por ese desarrollo urbanístico afectan a la tasa de suficiencia de la red de transporte público.

También son de vital importancia en esos análisis atender a aspectos cualitativos como la existencia de una buena velocidad comercial, accesibilidad, seguridad, comodidad, aunque aquí es cierto que resulta más complicado la fijación de esos valores de referencia. Ahora estamos en un trabajo que creemos que va a ser muy útil que es una guía, análisis, de esas funciones urbanas que queremos incorporar al sistema territorial de referencia como valores guía. Creemos que esta función urbana de infraestructura de transportes es muy importante, como digo, en el análisis de esas nuevas actuaciones territoriales y esos nuevos desarrollos urbanísticos.

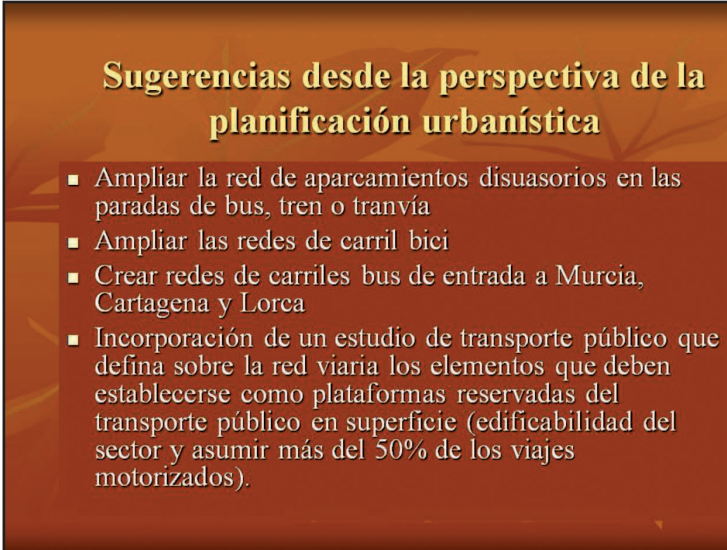
También es cierto que el análisis de la movilidad, su planificación, mu-

chas veces no es solo municipal, esa movilidad hay que estudiarla con una perspectiva supramunicipal. Por ello y, esto es una sugerencia abierta al debate, yo creo que en un foro destinado a ello, planteo la posibilidad, igual que en su momento fue desde una política sectorial como fue la industrial, la Región de Murcia aprobó unas directrices de suelo industrial, pues también desde la perspectiva sectorial del transporte, yo diría del transporte público, podría ser interesante, dado que nuestra Región tanto los empresarios, como sindicatos, administración, la movilidad es una de las políticas ahora mismo, que más preocupa a todos, la posibilidad de trabajar en la línea de elaboración de esas directrices de movilidad como instrumento de ordenación del territorio donde se contemplen estas plataformas reservadas u otras medidas de apoyo al transporte público de superficie.

¿Cuáles son las sugerencias desde la perspectiva de la planificación urbanística? que me atrevo a indicarles, ya sea para incorporarlas a esas directrices, o ya sea para recogerlas en la modificación de la legislación.

Estas sugerencias están recogidas de las experiencias de muchas ciudades en el mundo, que han trabajado en algunas de estas líneas. Se podría incorporar a esas directrices o a la modificación de la legislación estos objetivos: ampliar la red de aparcamientos disuasorios en las paradas de bus, tren o tranvía, para fomentar con los correspondientes intercambiadores, intercomunicadores el transporte público de bus, tren o tranvía; ampliar las redes de carril bici, vías ciclables; el análisis ,no siempre será posible, de crear carriles bus de entrada, en algún caso a las grandes ciudades de la Región; y también el análisis dentro de cascos urbanos, siempre y cuando las vías lo permitan, y no sea peor el remedio que la enfermedad, la posible creación de esas plataformas; y la incorporación de un estudio de transporte público que defina sobre la red viaria los elementos que deben establecerse como plataformas

reservadas del transporte público en superficie, es decir, se analice el territorio de la Región, o bien se establezca la obligación posterior, si se hace en alguna norma, de incorporar ese estudio de transporte en los desarrollos urbanísticos, en la planificación de los desarrollos urbanísticos, y cuando sería conveniente el establecimiento de esas plataformas reservadas.



Sugerencias desde la perspectiva de la planificación urbanística

- Ampliar la red de aparcamientos disuasorios en las paradas de bus, tren o tranvía
- Ampliar las redes de carril bici
- Crear redes de carriles bus de entrada a Murcia, Cartagena y Lorca
- Incorporación de un estudio de transporte público que defina sobre la red viaria los elementos que deben establecerse como plataformas reservadas del transporte público en superficie (edificabilidad del sector y asumir más del 50% de los viajes motorizados).

Yo creo que para ello hay que ponderar, hay que matizar, no es lo mismo en cualquier caso, no vale el café para todos, como muchas veces tenemos tendencia en otros asuntos a regular, es necesario tener en cuenta la edificabilidad del sector, como antes he dicho, no es igual una edificabilidad de 0-10 m²/m², que una edificabilidad en un sector de ensanche de la ciudad de 0-60 m²/m² estos aspectos siempre son importantes, siempre con el objetivo de asumir más del 50% eso sería quizás el objetivo, aunque sobre esto se puede discrepar, asumir más del 50% por parte del transporte público de los viajes motorizados.

En definitiva, el modelo de ciudad influye en la movilidad, todos sabemos

que las pedanías o diputaciones que rodean nuestras grandes ciudades: Murcia, Cartagena, Lorca... son las que generan la mayoría de los viajes internos por lo que se hace imprescindible adoptar medidas en aras al fomento del transporte público y, desde luego, la planificación urbanística es una de las vías que puede ir en la dirección correcta.

Quiero terminar, antes lo he citado, con una referencia a Le Corbusier, "Le poeme de l'angle droit", el poema del ángulo recto, decía Le Corbusier que "un tiempo nuevo se ha abierto, una etapa, un plazo, un relevo. Así no nos quedaremos sentados junto a nuestras vidas", ese tiempo nuevo es del transporte público.

Gracias.

Sesión
Emiliano Alonso Pelegrín

3

IIFORO^{DE}_{LA}
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Conferencia: Programas de Apoyo de la UE a la Movilidad Sostenible.

Intervención Sr. D. Emiliano Alonso Pelegrín

Buenas tardes.

En primer lugar quiero agradecer a Pepe Guillén y a su equipo del Ente de transporte su simpatía y amabilidad por haberme invitado.

Antes de empezar mi presentación comentaré una anécdota sobre la importancia que tienen las decisiones de Bruselas, las decisiones de la Unión Europea: un colega mío berciano (yo soy de León) que asesoraba a una asociación de transportes poco antes de la entrada de España en las entonces Comunidades Europeas, se estaba produciendo el paso del famoso impuesto de tráfico de empresas al IVA. Mi colega comentó con la Asociación de Empresarios la inminencia del asunto, y les pidió que reflexionaran sobre cómo iban a afrontar el proceso de transición.

A la semana siguiente volvieron al despacho y mi amigo les dijo: “bueno, y del IVA al final ¿que habéis pensado?” Entonces el empresario se quedó mirando y dijo: “la verdad es que hemos pensado que eso del IVA aquí en el Bierzo no va a tener mucha vigencia”, como diciendo que la medida a ellos no les iba a afectar.

Como quedó en evidencia con esta anécdota sobre el IVA, los temas de la Unión Europea no son opinables. Están ahí. Hoy día el 80%, y remarco bien, el 80% de las decisiones que se adoptan en materia de transporte se cocinan en Bruselas.

Por lo tanto uno puede pensar que es mejor que el tren se aparte, pero a nivel estratégico más vale saber que hoy las leyes de Bruselas, concretamente los Reglamentos, son leyes directamente aplicables. Uno puede reclamar ante un tribunal de Murcia como si ese Reglamento europeo fuera una ley nacional, algo que deja clara la importancia de la Unión Europea en materia legislativa.

La segunda reflexión preliminar se refiere al debate sobre las competencias: Qué debe hacer cada administración. Durante esta mañana se ha hablado mucho sobre cómo es posible que una administración - en este caso la administración central - pueda negociar en Bruselas competencias que por la Constitución están atribuidas a administraciones locales (los municipios) como es el caso del transporte urbano.

El tema principal de mi charla de hoy, y que voy a poder presentar en primicia, es el futuro plan de acción de la Unión Europea en materia de movilidad urbana sobre el cual les voy a contar algunas interioridades.

Existe un problema de competencia de qué hace cada administración a dos niveles, primero porque ese plan futuro tiene un serio cuestionamiento por parte de algunos países como Alemania, que dice que la Unión Europea no debe intervenir en una cuestión en la cual son competentes los estados. Cuando digo los estados me refiero a los 27 países que componen la UE, cada uno con su organización territorial. En el caso alemán - parecido al español - con una descentralización bastante acentuada. En el caso español existe además esa problemática o pa-

radoja por la cual es la administración central quien acude al Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, órgano que legisla las decisiones que se adoptan en materia de transporte urbano, sabiendo que la competencia la tienen los municipios.

En este sentido yo quisiera hacer una reflexión e incluso proponer al auditorio y alimentar una posible acción de Lobby español que consistiría en forzar, en persuadir, en propiciar con la administración general una participación directa de los municipios, de los entes regionales en las decisiones de Bruselas que se refieren a transporte urbano, a movilidad sostenible urbana, etc.

Ahora voy a hacer un pequeño paréntesis para explicar que en la Unión Europea hay un triángulo decisorio formado por la Comisión europea, el Parlamento y el Consejo. La Comisión Europea es quien tiene el monopolio de propuesta, tiene dos competencias, monopolio de propuesta legislativa (es la locomotora de las decisiones a la hora de iniciar el proceso) y a su vez es la guardiana de que se cumplan las decisiones que se adoptan.

Cuando la comisión adopta una propuesta, el Parlamento Europeo y el Consejo, que son los representantes de los 27, discuten, debaten hasta decidir por un procedimiento que, cada vez más extendido, que se llama de codecisión legislativa, lo cual quiere decir que los 27 países son una verdadera cámara legislativa. Dicho de otra manera, en Bruselas no tiene cabida el clásico esquema de la división de poderes que confiere el poder legislativo al parlamento, el poder ejecutivo al gobierno y poder judicial de los tribunales.

Si Montesquieu se despertase se llevaría un susto. ¿Por qué?, pues porque son los 27 Ministros de Transporte o de Fomento, son los 27 repre-

sentantes de los Estados miembros quienes en realidad son el poder legislativo de la Unión Europea.

Al margen de esto cabe señalar que hoy en día los representantes de las 17 comunidades autónomas españolas están participando ya en un sistema rotatorio en algunos Consejos, en los cuales España tiene su lugar como Estado miembro de la Unión Europea. En el marco de este sistema de rotación el Consejero de Galicia, la Xunta de Galicia o el Consejero Responsable de Educación en Murcia pueden participar en nombre del Estado Español, algo que se configura como una forma de profundizar en la cooperación que debe existir en los temas europeos, sobre todo cuando a la hora de aplicar las normas va a haber una competencia por parte de Comunidades Autónomas.

Resumiendo esta reflexión, que me parece importante: a nivel de la Unión Europea existen tres áreas de competencia. Una en la cual la UE tiene competencia exclusiva es la política comercial, transferida 100% desde los Estados. Por ejemplo ningún país puede negociar un acuerdo comercial por su cuenta con otro país. Por ejemplo España no puede firmar un acuerdo comercial con Brasil o con China.

Dos, gran área por su importancia, competencias compartidas, tanto los estados como la Unión son competentes y por lo tanto hay un sistema de reparto.

Y luego hay una tercera área que es la gran nebulosa en la cual no existen atribuciones específicas de competencia a Bruselas, a la Unión Europea y por lo tanto se aplica lo que se llama el Principio de Subsidiariedad, que significa dicho en términos muy llanos: usted Unión Europea actúe ahí donde sea realmente útil, y si no se justifica que la actuación de Bruselas es necesaria, déjeselo usted a los Estados, que bastante

complicados son - sobre todo Estados como el nuestro con la descentralización - con máquinas legislativas funcionando constantemente, pero no se meta usted donde no le llaman.

Y este debate sobre la competencia para actuar, lo vamos a ver reflejado en mi ponencia de hoy que es sobre ese plan de acción de la Unión Europea en materia de movilidad urbana.

Último apunte simplemente de oportunidad: Ahora mismo, esta tarde, la comisión europea se está reuniendo para ver este plan y si todo va razonablemente bien, es un plan que va a ser adoptado como comunicación por la Comisión Europea y como explicaba antes puesto en manos del Parlamento Europeo y del Consejo para su tramitación.

Es un plan accidentado, voy a ser muy sincero, un plan accidentado porque viene del Libro Verde de la movilidad del transporte urbano que publicó la comisión en el año 2007. El Libro Verde es un documento en el cual la comisión lanza a los ciudadanos de la Unión, las asociaciones, los consumidores, los sindicatos un documento y pide la opinión de la ciudadanía. Una de las previsiones de ese Libro Verde era elaborar un plan de acción en materia de movilidad urbana que no se ha adoptado todavía. Tanto es así que el Parlamento se cansó de esperar y adoptó su propio plan de acción.

Por lo tanto es un proyecto que viene accidentado y tampoco sabemos si al final va a ir adelante, porque ya les adelanto que países como Alemania han puesto serias reticencias a que la Unión Europea - en esta materia que recae en ese conjunto nebuloso de competencias - se meta a legislar en un asunto que ellos consideran que pertenece al ámbito de los países.

Por tanto sin extenderme más, y aunque pueda parecer un poco complicado, decirles que sea como fuere, tanto si el plan va adelante como si resulta abortado, yo creo que con mi presentación de hoy al menos van a ver planteadas a nivel europeo las cuestiones que ya han sido adelantadas hoy, y pienso que es importante que estén al día de cuál es el estado del debate sobre cuestiones claves para el futuro del transporte en nuestras ciudades.

La primera cuestión es al hilo de lo que estoy diciendo: ¿Por qué un plan de acción europeo? la segunda es ¿Cómo se ha elaborado ese plan? y la tercera, que es la más interesante, porque se trata de un plan que está todavía en el horno y del que voy a desvelar claves que todavía no son oficiales: ¿Cuáles son las medidas concretas que propone la Comisión?

En primer lugar la Comisión, en ese afán por demostrar que la Unión Europea es competente, recuerda que la mayor parte de la gente vive en zonas urbanas. Hoy se ha hablado del número de ciudadanos que viven en zonas urbanas, pero yo creo que es importante añadir que no solamente las personas de las zonas urbanas, sino que casi el 90% de las riquezas se generan en las ciudades y por lo tanto hay una necesidad de transporte sostenible, por razones medioambientales, por razones de competitividad y por razones sociales. Hoy el debate sobre la movilidad en las ciudades también va muy ligado al tema de la integración de los inmigrantes, va muy ligado al tema de la tercera edad (la Unión Europea se va a convertir en un gran territorio de personas de más de 65 años) y evidentemente el acceso al transporte, a la movilidad tiene que tener en cuenta esa realidad.

¿Por qué un plan de acción europeo?

- **72% de la población europea vive en zonas urbanas**
- **85% del PIB en la UE se genera en las ciudades**
- **Necesidad de un transporte sostenible:**
 1. **Medio ambiente: CO₂, contaminación, ruido**
 2. **Competitividad: congestión**
 3. **Social: cambio demográfico, inclusión social, salud**

Y por último por una cuestión de salud, evidentemente hay ciudades contaminadas. Transporte que no es seguro, genera problemas de salud.

Además la creciente preocupación por la sostenibilidad no solo va a afectar al desarrollo urbano - como ha explicado hoy el representante de la Consejería de Murcia- sino que el mismo modo de viajar y moverse tiene una directa relación con el estatus económico de ciudadanos y empresas. Hoy las empresas cuando se van a instalar en un lugar, una de las cosas que valoran es cuál es la calidad en la movilidad de esa zona, hablo en este caso sobre todo de las mercancías pero también de las personas, del staff, etc., entonces evidentemente la preocupación no solamente es en la reflexión del desarrollo urbano en sí, sino en su factor de competitividad.

En segundo lugar hay que pensar que la movilidad urbana está muy relacionada con el transporte a larga distancia, todo el transporte empieza o termina en zonas urbanas con lo cual hay que hacer una reflexión también sobre cómo vertebrar la reflexión sobre la movilidad en larga o media distancia y la movilidad urbana que es, como digo, la famosa última milla.

La Comisión es consciente del problema de competencias que existe. De hecho en el documento al que nosotros hemos tenido acceso se reconoce que la competencia natural no es suya, sino de las autoridades locales, del ayuntamiento de Murcia, del ayuntamiento de Stuttgart, de la comunidad o de la región de Poitou-Charentes en Francia, etc. Pero basándose en que el medio ambiente no tiene fronteras, la Comisión se atribuye la competencia legislativa argumentando que si no existe un transporte sostenible, el medio ambiente global se va a ver perjudicado y además la libre circulación de mercancías - que es uno de los principios que hoy hemos conseguido en esta Europa en la que vivimos - se podría ver afectada si no existen determinados criterios que sean comunes, que uniformicen las políticas de desarrollo sostenible a nivel urbano...

Dice la Comisión además: los ayuntamientos pueden ganar mucho con el apoyo europeo. Vamos a ver ahora que más que una batería legislativa en este plan, lo que hay es una caja de herramientas en la cual la Comisión va a poner determinadas cosas que van a ser de utilidad a nivel local y por lo tanto la Unión Europea debe más facilitar la acción política a nivel de movilidad sostenible y no tanto volver a regular.

¿Cómo se ha elaborado el plan? (y IV) (medidas+instrumentos= propuestas)

- **20 propuestas de acción con las que la Comisión europea ofrece una “caja de herramientas” con soluciones ensayadas y comprobadas de movilidad urbana al servicio de las autoridades locales, regionales y nacionales**
- **No hay medidas legislativas**
- **Revisión en 2012**

La postura de Bruselas, o de la burocracia Bruselense, es la de “facilitar la labor”, por lo que se coloca en un terreno políticamente correcto ante los Estados, para poder actuar sin que se les acuse de invadir competencias.

He incluido este capítulo de cómo se ha elaborado el plan porque es un buen ejemplo para ilustrar cómo se toman las decisiones en Bruselas. Simplemente en primer lugar respecto a las medidas se elaboró una lista larga de treinta posibles medidas, algunas estaban en el Libro Verde del 2007. De esa lista larga de posibles medidas se elaboró una lista corta de dieciocho y se aplicó el test de subsidiariedad, eficiencia y eficacia. ¿En qué consiste? pues en hacer una especie de test ácido. Por poner un ejemplo, la medida de prohibir o conseguir un transporte urbano público que no emita ni una sola tonelada de CO₂. La Comisión piensa “es importante, sería bueno, pero ¿Es proporcionada?, desde un punto de vista de la subsidiariedad ¿Se debe meter en ese tema la Unión Europea?”. Existen una serie de protocolos que sirven para pasar por ese filtro y decidir al final si se deben retener y por ejemplo ahí se cayeron una serie de medidas como por ejemplo la prohibición de coches en zonas urbanas.

Otra medida que no fructificó fue la de obligar a que haya cero emisión de CO₂ del transporte público, obligar a zonas verdes. Se dice, “¿Por qué no? La Unión Europea que elabore una norma que obligue - en aras al respeto al medioambiente - a establecer un número, unos metros cuadrados de zonas verdes o ecológicas dentro de las ciudades”.

Y por último otra más, esta es una que ha suscitado mucho debate, supeditar los planes urbanos un análisis previo de impacto en la movilidad. Esto sería tanto como decir, el plan de desarrollo urbano de Murcia no puede ser aprobado, si había que modificar la legislación, si no existe un

estudio de impacto, no medioambiental que ese como saben existe, si no de movilidad, se consideró que es una medida excesiva y por lo tanto también se cayó.

Hay varias medidas más, pero otra importante era la de supeditar cualquier ayuda europea, por ejemplo las ayudas del fondo europeo del estado regional, a que existiese un plan sostenible de transporte urbano (PSTU). Esta equivaldría a decir que en Murcia que está en una situación de progresiva salida de las listas de las zonas de convergencia y por tanto se beneficia más de las ayudas del fondo regional, no puede recibir ayudas del FEDER si no tiene un plan de sostenibilidad de transporte urbano. Ésta fue otra de las medidas que se ha considerado desproporcionada y ha salido.

En cuanto a los instrumentos más idóneos para ejecutar las dieciocho medidas retenidas, aquí otro debate que existe y que se produce de manera habitual en Bruselas, es decir, qué es lo que hacemos, una autorregulación, es decir, que no haya una ley y que cada administración busque la manera de “buscarse la vida”. Esto viene a ser un procedimiento abierto, algo como decir nos vemos cada seis meses los ministros, hablamos a ver de cómo vas tú en el tema de la contaminación de las ciudades, como vas tú en el tema de seguridad de peatones en las zonas verdes, comparamos un poco, establecemos unos baremos orientativos... un poco el tipo de procedimiento que se ha utilizado en el proceso de Lisboa, que pretende hacer de la Unión Europea el espacio más desarrollado en materia de conocimiento. No hay leyes, la Unión Europea no elabora leyes sino que lo que se hace es establecer baremos y ver si los países están actuando en materia de educación, de número de chicos escolarizados, de paro, etc. Se imaginarán que con la crisis que estamos viviendo en este momento el proceso de Lisboa está un poquito aparcado, pero sigue teniendo su vigencia.

Dar simplemente información y directrices, crear instrumentos de mercado, por ejemplo: la Directiva sobre comercio de derechos de CO2. Hoy existe en Europa un sistema mediante el cual, las plantas que emiten CO2 de las diferentes industrias generación de electricidad más industria, tienen la obligación, como el golfista, de presentar a final de año un número de toneladas de CO2 que han emitido. Si hay más, a pagar, y si han descubierto que no iban a llegar a las que tenían que presentar, a comprar de otro que haya sido capaz de reducir las emisiones. Es un sistema de comercio de derechos de emisión de CO2, de gases de efecto invernadero, que también se contempló para el caso de este plan de movilidad urbana.

Financiación, bueno, ayudas, etc., con regulación, crear una Directiva marco o crear un reglamento, estas dos como he dicho antes se descartaron por no querer elaborar instrumentos legislativos.

Aparte de que hay que analizar el instrumento que se adopta en función de la eficacia, del coste, etc., hay una cuestión importante aquí que es también la del coste burocrático. Hoy una de las cosas que se plantea en Bruselas cada vez que hay una acción, es cuánto va a costar, lo vamos a ver ahora en alguna de las acciones. Por ejemplo a la hora de disponer de un sistema de estadísticas regulares: si para poder tener un sistema de estadísticas que aporta una información valiosa sin duda va a haber que llevar a cabo un trabajo administrativo de negros, pues lo dejamos de lado. Esa es otra preocupación constante.

Llegamos por lo tanto a las veinte propuestas de acción, esa caja de herramientas son soluciones, lo vamos a ver ensayadas, no hay nada, permítame que se lo diga, nada nuevo bajo el sol.

Y la Comisión, yo no soy de la Comisión Europea, trabajo hace muchos

años en estos temas, me puedo permitir criticarlo para eso también me pagan y es mi trabajo, se ha dedicado un poco a, viendo lo que hay, no digo involucrarlo de otra manera. Es difícil inventar en tema de movilidad o transporte urbano, algo que sea extremadamente novedoso, hay algunas cosas que os comentaré un poco más tarde, pero es difícil.

Por lo tanto, más vale considerar soluciones ensayadas y comprobadas que permitan las autoridades locales y regionales, y también nacionales elaborar políticas, bueno, pues cada vez de protección medioambiental, etc.

Se habla de una revisión en el 2012 en ese plan y vamos ya directamente a los seis temas:

6 temas, 20 acciones

- Tema 1: Promover políticas integradas (3)
- Tema 2: Transporte urbano ecológico (3)
- Tema 3: Acceso de los ciudadanos al transporte público (4)
- Tema 4: Financiación (4)
- Tema 5: Compartir experiencia y conocimiento (3)
- Tema 6: Optimizar la movilidad urbana (3)

El primer tema, el cual describe las acciones es promover políticas integradas, hay tres medidas.

El segundo tema es buscar un transporte urbano ecológico.

El tercer tema es el que se refiere al acceso de los ciudadanos al transporte público.

El cuarto tema es importante, el de la financiación. Aquí, en paréntesis, tienen las medidas que se contemplan para cada uno de los temas.

Tema cinco, compartir experiencia y conocimiento.

Y el tema seis, un tema muy horizontal, optimizar la movilidad urbana.

La acción número uno que se encuentra marcada en ese primer tema, sería ayudar a que se aceleren la adopción de planes sostenibles de movilidad urbana, la idea de la Comisión Europea es elaborar guías orientativas, buscar intercambio de mejores prácticas, para ver qué criterios que determinan el mejor plan urbano de sostenibilidad para apoyar además la educación a profesionales en movilidad urbana. Es un tema del cual se habla cada vez más. Ahí la idea, como he dicho antes, no es la de obligar a que salgan los planes pero sí acelerar su adopción.

La acción número dos es orientar la política regional. Hoy los Fondos Estructurales y Banco Europeo de Desarrollo -que son instrumentos que están ahí a disposición de las Regiones- deben, cada vez más, considerar el aspecto de movilidad sostenible cuando se habla de desarrollo regional. La Comisión, va a financiar proyectos de demostración tecnológica, hay por ejemplo un proyecto de electro movilidad que está financiado por la Unión Europea.

Este es un tema muy importante para las empresas de tecnología, la necesidad de crear tecnologías que permitan armonizar los sistemas de carga de vehículos eléctricos en las ciudades. Aquí va a haber una pelea tecnológica, porque a nivel de la Unión Europea, y eso si que se justifica,

es normal que exista una cierta armonización de las infraestructuras de carga y por lo tanto ahí sí que hay unas oportunidades clarísimas del mercado que hacen mella en las grandes empresas, que están oteando desde el horizonte o incluso están ya bastante metidas.

Dentro del transporte urbano ecológico, por supuesto se va a crear una guía web sobre vehículos limpios y eficientes donde se va a facilitar la información de mercado, donde están los modelos últimos, donde están las tecnologías para carroceros, por ejemplo, de autobuses, para construcción de automóviles, la legislación, las ayudas posibles, etc. Y ese website ayudará también a fomentar la presentación de ofertas conjuntas para vehículos del servicio público. ¿Qué quiere decir esto?, hay una directiva que pretende fomentar la presentación de ofertas conjuntas de varias empresas de diferentes países para gestionar el transporte público de las ciudades.

Educación en conducción eficiente: hay un serio debate sobre la posibilidad de introducir este requisito para obtener el carnet de conducir. Ya es obligatorio la formación de conductores profesionales, pero se habla de si incluir dentro de la formación de las autoescuelas un módulo sobre conducción sostenible. Yo tengo mis serias dudas de que haya países que acepten esto, pero evidentemente habría que construir el tipo de módulos y habría que ver como se formula, pero ésta es otra línea de reflexión, que está en el borrador en este proyecto de plan de acción.

El tema tres: pasamos al acceso de ciudadanos al transporte público. La primera acción, que es la número siete en el cómputo global, es la del acceso a las famosas zonas azules, zonas verdes, las zonas ecológicas dentro de las ciudades. Aquí lo que se ha encontrado la Comisión es una fragmentación absoluta. Italia por ejemplo tiene seis zonas, o seis tipos de regímenes de regulación con diferentes criterios de acceso, con

diferentes criterios de aplicación. Es verdad que si llega, llegado el caso, si en Europa se extienden los sistemas como ya parece que empieza a haber y no existe una cierta normalización, o una cierta uniformización, sí que puede haber un problema que puede extenderse al transporte sobre todo en este caso de mercancías en el medio urbano. Hay un estudio de los holandeses que estiman en 100 millones de euros, el coste de las diferentes normativas sobre accesos a esas zonas urbanas, es un tema que afecta más a lo que es tráfico de mercancías pero que tiene mucho que ver con el transporte, la movilidad urbana sostenible y es un tema que preocupa. El tema del transporte de mercancías también está integrado en este plan de acción.

Londres por ejemplo tiene un sistema, como saben de acceso de tarifa de congestión y la Comisión se ha hecho una reflexión: la inversión que ha hecho Londres ha sido de más de 200 millones de euros en un sistema que cuesta al año 115 millones de euros. Lo que dice la Comisión es: yo no quiero imponer el sistema de Londres a Murcia. No se parece, ¿verdad?, pero sí es interesante que si una ciudad ha elaborado un plan y se ha gastado ese dinero que, de alguna manera, esa experiencia pueda ser puesta en común, compartida con otras ciudades. Entonces es una reflexión inteligente, y que en un momento dado podrá tener su margen y su juego.

La información sobre transporte público: evidentemente, los ciudadanos están reclamando los planificadores multimodales de viajes a nivel regional. Hoy no hay una uniformización de la información y se busca por parte del ciudadano, esto es una fuerte reivindicación de los consumidores, tener información que permita saber con los mismos criterios, con la misma presentación qué puedo hacer o qué opciones tengo para viajar de Murcia a Copenhague, y que no sea irme por las administraciones pidiendo cada vez una información y acumulando folletos. Entonces

ahí si se va a hacer un esfuerzo y creo que con razón la Unión Europea podría intervenir en este campo.

Dentro de este mismo tema tres de acceso a los ciudadanos, están las campañas de comportamiento sostenible al viajar. Ésta es otra de las cuestiones que podríamos definir en una línea soft, no son obligatorias ni forman parte de la estructura de una ley si no más bien de una recomendación.

Bien, el tema de la financiación es importantísimo porque en una época de crisis hablar de movilidad sostenible no sirve de nada si no hay dinero, y de esta manera poco se puede hacer.

Aquí hay, en la acción número once, se contempla optimizar aquellos fondos que ya están ahí aprobados como es el caso de los fondos estructurales. Ya los fondos estructurales y de cohesión dedican 6.000 millones de euros a transporte limpio en las ciudades europeas, en su conjunto. En el caso de Murcia, por ejemplo, que está en una situación de phasing out y de aquí al 2014 saldrá de la zona de convergencia, un 34% de los fondos, según los datos que tenemos, se han dedicado al transporte urbano limpio. Evidentemente no sabemos en concreto a qué, pero hay un dinero que sí se ha dedicado o que se está dedicando a transporte urbano limpio y lo que se pretende es optimizar, no poner más dinero, porque evidentemente el presupuesto de Bruselas tiene sus límites, pero sí optimizar lo que ya existe.

Se va a seguir apoyando a esta red. Yo creo que es una red de la que conviene que la administración de Murcia tome buena nota, porque es un buen foro de discusión, de intercambio de experiencias entre ciudades. Luego les doy la dirección de Internet.

Programas como el STEER que es una subdivisión del programa de transporte de energía inteligente para Europa. Hay aquí una serie de programas mencionados, por ejemplo, uno de ellos está pendiente de resolver una licitación que hubo en el 2008 para presentar proyectos innovadores en materia de movilidad urbana. Ahí es un tema de interés, por ejemplo para consorcios como el de Murcia, para regiones, para ciudades, intentar entrar en estos proyectos, no necesariamente como líder, pero como parte. Eso en un momento dado exige tener a alguien que pueda hablar idiomas, estamos en Europa y no somos Estados Unidos que tiene una única lengua, cuando uno entra en estos proyectos tiene que tener cierta capacidad para moverse. Pero con una mínima inversión en que sobre todo de participación, de viajar a reuniones, eso permite estar en el centro del “faro tecnológico”, el faro que apunta hacia el futuro. Por tanto yo siempre soy partidario de recomendar la participación en estos proyectos de una manera discreta, empezando como miembro del consorcio, sin tener un papel protagonista porque ayuda evidentemente a estar al tanto y a conocer cualquier oportunidad que pueda aparecer.

Además de la optimización del dinero que ya existe se está hablando de nuevas fuentes de financiación, e incluso no se descarta crear un fondo europeo de movilidad urbana. Yo en este momento soy escéptico respecto a esta posibilidad dada la situación financiera actual de la Unión Europea.

Hemos hablado muchas veces en estas reuniones de que la problemática de la financiación de las corporaciones locales y del transporte podría ser una medida paliativa. Pero yo la veo ciertamente complicada. Esto unido al debate sobre la competencia liderado por Alemania, que reclama que sean los estados quienes se ocupen de estas cosas, genera incertidumbre respecto a este plan que está en el horno de la Comisión Europea. No confundan la comisión con el consejo, ni el parlamento y

vamos a ver qué es lo que ocurre las próximas semanas o meses.

El tema de financiación va muy ligado al estudio de la internalización. Éste es un estudio que se va a programar y será muy interesante. El tema es muy sencillo, como el usuario no acabe pagando los costes externos y por lo tanto como no se internalice la tarifa, el coste medioambiental, el coste de congestión, el coste social... pero será difícil establecer una metodología para calcularlo.

Pero es verdad que mientras el usuario no vea en propia carne cual es el coste de viajar en coche particular, respecto a viajar en autobús, será muy difícil que se avancen en medidas, entre comillas, sostenibles en el plano político. Al pagar el coste de infraestructura, el coste medioambiental y de congestión, el usuario buscará alternativas, medios que sean menos propensos a la congestión. Escogerá mejor el momento en que quiere viajar, etc. Entonces se va a hacer un estudio, la Comisión lo va a encargar normalmente a universidades, a consultorías, curiosamente las grandes empresas. Los grupos de interés son los primeros en tratar de posicionarse en ese mercado de la consultoría de los estudios, porque es la manera realmente de trazar un camino para que luego llegue la tecnología con grandes ventajas.

Yo siempre recuerdo en el mercado interior del 92, cuando había que armonizar las máquinas a presión, los alemanes llegaron y dijeron: “. . . no, no, ya tenemos una norma técnica para las máquinas de presión”, curiosamente era su norma, además era buena, encima los alemanes no son tontos, ¿no?, pero yo ya coloco mi norma ahí y por lo tanto que se haga a nivel europeo lo que yo hago. Esto es uno de los canales inteligentes para el LOBBY en la Unión Europea, participar en estos estudios de manera que al final uno pueda ir adaptando a sus intereses la posible decisión final.

En cuestión de financiación, hay un proyecto que es el proyecto CU-RAÇAO, que va a promover de nuevo en la línea de los estudios un intercambio entre expertos y autoridades sobre cómo hacer en los temas de tarificación. El tema tarificación urbana va a ser uno de los caballos de batalla más interesantes en los próximos años, cómo establecer metodologías, como informar al ciudadano... Yo creo que ahí, cualquier administración que se precie de querer llevar una política moderna y a la última en temas de movilidad tiene que tener en cuenta que es importante todo, no solamente la metodología, sino cómo informo, cómo consulto a los ciudadanos, cómo hago los planes de desarrollo operativo, la tecnología, en fin, un pacto medioambiental, cómo lo integro en la tarificación, etc.

La acción quince, es la que se refiere a cómo mejorar algo que es elemental: no existe una buena información sobre movilidad urbana a nivel europeo. ¿Cómo pretende la Comisión Europea hacer algo si no tiene la información, no existen estadísticas basadas en criterios comunes?

La Comisión cuando no sabe qué hacer en Bruselas hace dos cosas: o lanza un estudio o crea un comité para estudiarlo. Lo hacen también otras administraciones. En este caso se va a hacer un estudio cuyo objetivo será recoger datos sobre transporte público y movilidad. Se trata de establecer lo que se llama en terminología anglosajona benchmarking, que no es otra cosa que una guía de mejores prácticas que permita comparar si estoy por debajo o estoy por encima de la media en temas de contaminación o cualquier elemento que permita medir el desarrollo de la movilidad sostenible. Eso es el benchmarking, es decir: yo no me obligo a nada pero sé donde están los baremos europeos y se en relación a esos baremos si estoy bien posicionado o no.

¡Ojo al coste administrativo! La Comisión reflexiona sobre si merece la

pena tomar dichas medidas en función de la ecuación coste/beneficio. Pero es verdad que hay un problema a nivel europeo con el tema de la información por falta de fiabilidad. Entonces uno no puede hacer ningún tipo de comparativo europeo si resulta que los criterios que sirven para hablar de estadísticas de fomento en España o en las ciudades diferentes de aquí no tienen nada que ver con los que se utilizan en otros países.

Bien, el tema cinco es muy horizontal, compartir experiencias, conocimientos, se va a crear un nuevo observatorio europeo de movilidad urbana. Se pretende crear para que emita una serie de estudios regularmente. Insisto, si no existe una base metodológica común de estadística va a ser difícil, pero la idea es llegar a crear un observatorio europeo sobre la movilidad urbana.

Hay una acción diecisiete que es la que se refiere a los terceros países: se va a potenciar el hermanamiento con ciudades y la apertura de esta red, que para mí es de las más sólidas y más interesantes, al Mediterráneo y a África, un tema que interesa particularmente a países como España o Portugal o Italia.

De nuevo una nueva iniciativa concreta es una guía que se va a elaborar sobre transporte urbano de mercancías. El transporte urbano, ya lo he dicho antes, es la hermana pobre, se habla poco pero es cierto que hoy la última milla es fundamental y por lo tanto hay que buscar la manera de relacionar larga, media distancia o transporte a larga distancia interurbano y urbano, y éste va a ser el tema central del Foro Europeo del año próximo.

Bien, una guía sobre sistemas inteligentes de transporte hoy día es un tema clave. Y por último una guía sobre la seguridad de peatones y ci-

clistas en el medio urbano.

Bueno, se va a elaborar también a nivel europeo. Bruselas, por ejemplo, ha lanzado una iniciativa que he visto en varias ciudades de España, que es la del proyecto VILO, se llama VILO por “Vélo”, es en francés (bicicleta) y Ville (ciudad). Son bicicletas que están a disposición de los usuarios que uno puede tomar y dejar en otra estación mediante el módico pago de una cantidad fija al año. Tiene un gran éxito pero es verdad que son países con una gran tradición ciclista a nivel ciudadanía. Sí que hay una gran cultura de andar en bicicleta y por lo tanto, habría que ver en qué medida en España, dependiendo que ciudad, en Madrid lo veo complicado honestamente, pero en ciudades como Murcia pues quizás podía ser interesante. Ahí habrá una guía que planteará las cuestiones también de seguridad de peatones, es un tema de importancia y bueno quería terminar con la referencia a esas webs.

El de la red CIVITAS, que es una Red de Investigación sobre Temas de Transportes, el proyecto de CURAÇAO sobre tarificación, y por último esta es una web que va directamente también a la página de transportes de la Comisión, que tiene temas de interés por si alguien quiere profundizar. Bien, pues esto es todo.

Muchas Gracias.

Sesión

Juan Francisco Larrazábal Roche
José Vicente Albaladejo Andréu

4

IIFORO^{DE}
LA
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Mesa Redonda: “Actuaciones de Gestión para la Reducción de Emisiones. Experiencias y Debate”.

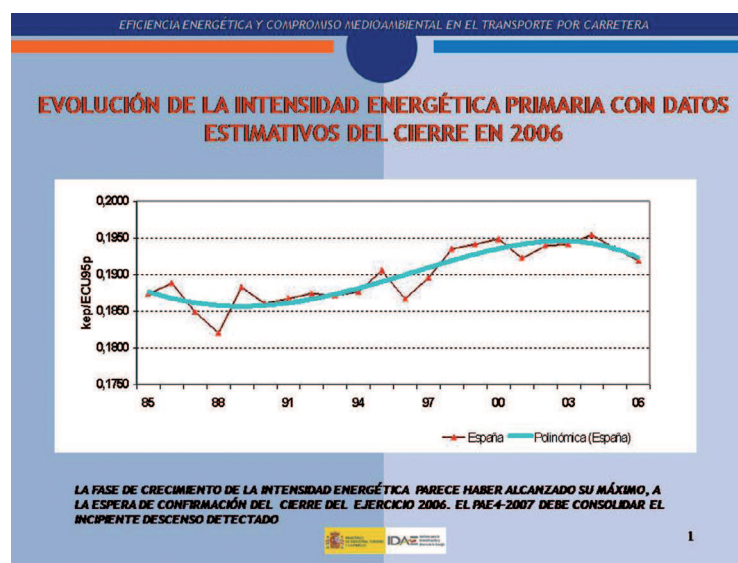
Intervención Sr. D. Juan Francisco Larrazábal Roche

Muchas gracias, Sr. Castillo.

En primer lugar agradecer a la organización la invitación a participar en este evento. Aplaudimos desde luego la iniciativa de la realización de este Foro de la Movilidad, un aspecto clave para la sostenibilidad de las ciudades en este siglo XXI y bueno, agradecer a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio así como a la Entidad Pública del Transporte, la invitación a participar aquí, la visión del IDAE de la eficiencia energética en el sector transporte, en concreto en el transporte urbano y bueno, el IDAE (voy a comenzar ya la presentación), como ha comentado el Sr. Castillo, es el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, una Entidad Pública que pertenece al Ministerio de Industria, con dos misiones clave, una es promover las energías renovables, hay un Área de Energías Renovables como se ve aquí en el organigrama, y hay otro Área que es para Ahorro y Eficiencia Energética. Ahí se llevan actuaciones de Eficiencia Energética y proyectos de promoción del ahorro energético en los distintos sectores. Se organiza de forma sectorial y entre los distintos sectores se encuentra el Área del Transporte.

En la presentación brevemente voy a presentar el panorama energético en el sector transporte en nuestro país y luego hablaré, bueno, presentaré lo que estamos haciendo para mejorar la eficiencia energética en el sector.

En primer lugar, está es lo que se llama una curva de intensidad energética, que quiere decir, lo que muestra es la cantidad de energía que consumimos por unidad de Producto Interior Bruto, es decir, lo eficientes que somos para producir, en tema, en cuestión, energéticamente hablando.

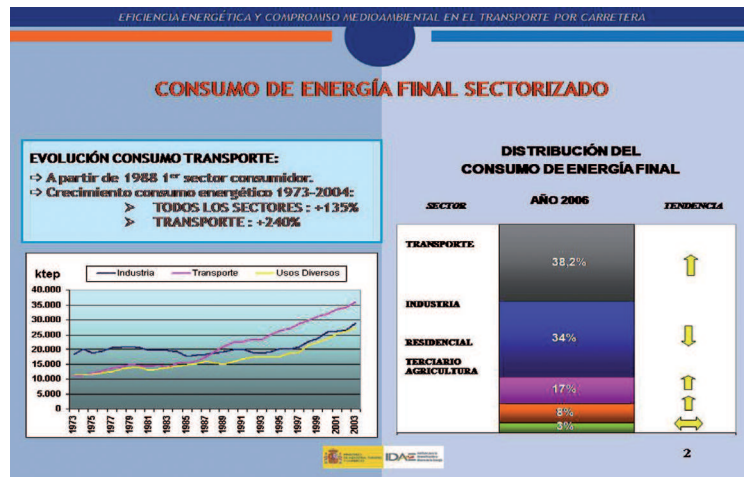


En los últimos, se ve que hubo un crecimiento fuerte, las últimas décadas, pero en los últimos años está habiendo una tendencia al decrecimiento. Ese decrecimiento va ligado en parte a la buena climatología que ha habido estos años que ha disminuido el consumo energético, pero también a la puesta en marcha de actuaciones encaminadas a mejorar la eficiencia energética y el ahorro de los distintos sectores.

Atendiendo a la energía primaria, que es tal como se..., tal como viene de las fuentes de energía, el panorama en nuestro país, es que presenta una gran dependencia del petróleo, de los derivados del petróleo, prácticamente ocupa el 49,3%, bueno la mitad del consumo energético primario es petróleo y eso pues conlleva a grandes problemas de dependencia energética del exterior. Como vemos ahí ronda el 80%, con especial atención al sector transporte, donde la práctica totalidad del consumo energético es de derivados del petróleo, el 98,2 y el 98,5 si hablamos del transporte por carretera. Lo que significa el 65% de las importaciones anual es de crudo.

Esto además, se presenta en un marco en el que hay un fuerte crecimiento del consumo del sector transporte comparativamente con el resto de sectores.

Aquí se puede ver como en la actualidad en el año 2006 (bueno esto es cifra del 2006), ya el sector transportes ocupaba el 38,2% del total del consumo energético, de energía final, que es tal y como la consumimos, sectorizada y con tendencia a subir, a seguir creciendo y ocupando una mayor cuota de consumo.



Dentro del sector transporte, el gran protagonista es el transporte por carretera, por carretera hablamos de vehículos tanto urbanos como interurbanos, que ocupa prácticamente el 80% y además que ha tenido un fuerte crecimiento a lo largo de los últimos años.

Este crecimiento del transporte por carretera, viene sobre todo generado por 3 factores, uno es la elevada inversión que se realizó en infraestructuras viales. Se multiplicaron prácticamente por 13 desde el 70 al 2000 los kilómetros de autovías. También la relación de la estadística de coches por cada 1.000 habitantes (actualmente superan, bueno esa cifra es incluso atrasada) supera los 500 vehículos y luego también el cambio en el modelo urbanístico. Las ciudades cada vez se están esparciendo más, lo que genera una mayor movilidad. De hecho, desde el 90 al 2000, en esa década, bueno al 2003, el transporte de viajeros en España se duplicó y el de mercancías aumentó prácticamente un 88%.

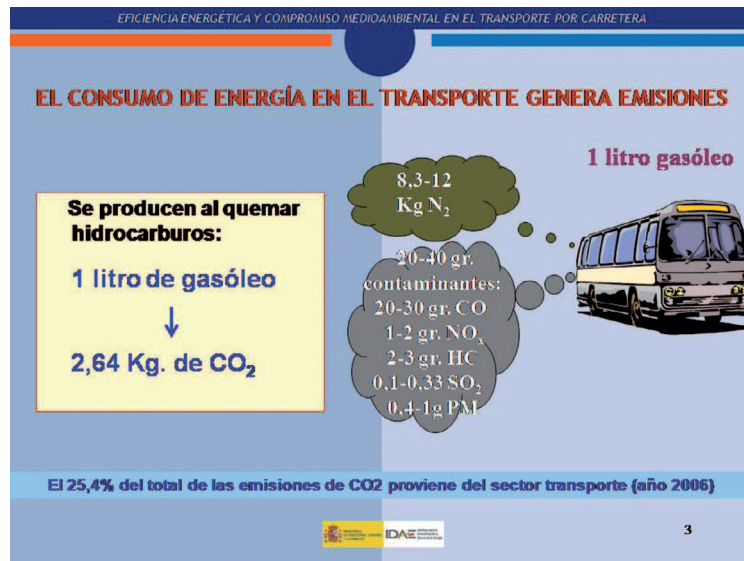
Esto da idea un poco de..., de un poquito el desequilibrio modal del transporte respecto a otros modos, con tanta prioridad del transporte por carretera y cómo veremos lleva una serie de desajustes o de efectos negativos que habrá de corregir y se tiene que tender a un reparto de mayor participación de otros modos que también tienen más eficiencia.

Aquí vemos, por ejemplo, en cuanto a eficiencia energética en el transporte de viajeros, vemos que lo más eficiente es el transporte colectivo tanto de trenes como autobuses. El coche, desde luego, es bastante ineficiente y el avión es lo que más.

Sin embargo hay que señalar aquí que el coche se le tiende a demonizar bastante, pero el coche no es ineficiente si se usa de una forma racional, es decir, esto hay que atender al índice de ocupación de cada vehículo. El índice de ocupación del turismo actualmente es 1,2 viajeros por turismo.

Si el índice de ocupación del turismo lo subimos a 3 viajeros ya no estaría en esa ineficiencia, ya sería comparativa a la del transporte público. El problema es que no se usa el vehículo turismo como se tiene que usar.

Si atendemos, dentro ya del transporte por carretera, al consumo de los distintos vehículos vemos que prácticamente se reparte a partes iguales, 50% entre coches y vehículo industrial, se puede decir.



El turismo ocupa el 47,5% del consumo energético del transporte por carretera del consumo de la energía final. Y luego, el otro 50%, de vehículo industrial. El autobús ocuparía el 3,2% de ese total del transporte por carretera y prácticamente todo eso es derivado del petróleo, salvo unas escasas representaciones de otros combustibles como gas natural y GLP, gases licuados del petróleo y biocombustibles.

Hablando un poco de las consecuencias negativas del transporte por carretera y del modelo actual, hay que empezar hablando de las emisiones que realizan los vehículos. En un vehículo de gasóleo por cada litro de

gasóleo que se consume se emiten 2,64 kg de CO₂ al medioambiente. Eso es una relación que es así, o sea, cuanto más consumo, más emisión de CO₂.

A parte de eso, se emite nitrógeno que es un gas inerte si no reacciona, y luego otra serie de gases contaminantes que ahí figuran, que son los causantes de miles de muertes anuales en las ciudades. Miles de muertes de gente que tiene ya problemas crónicos de salud, la respiración de estos gases contaminantes es la causante de miles de muertes anuales. Es un serio problema en las ciudades, el de la calidad del aire.

Y luego el dato de CO₂ del sector transportes es el sector que más emite CO₂ en nuestro país, en España, el 25,4% del total es derivado del sector transporte.

En cuanto a los gases contaminantes de los que hablábamos, siempre hay que distinguir CO₂ de contaminantes, CO₂ es gas de efecto invernadero no es contaminante, contaminante es lo que respiramos y nos afecta negativamente a la salud. Hay normativas europeas que van, digamos, limitando cada vez más la emisión de estos gases, que se conocen como normativas Euro, que no se llaman así, pero bueno. Y actualmente como comentaba el Sr. Castillo, están ya entrando los vehículos Euro 6, de vehículos industriales están previstos para 2012-2013. Los Euro 5 ya entraron el año pasado para nuevos modelos, y para anteriores modelos su adaptación, pues ya entran en octubre de este año también.

Estas son las cifras, vemos que de los Euro 6 a los Euro 3, cuando eran en su día, prácticamente han descendido, respecto al Euro 1 y Euro 2 han descendido prácticamente más de un 90% el nivel de emisión de gases contaminantes. Si los vehículos siguieran emitiendo gases contaminantes como los Euro 1 y Euro 2, ahora mismo estaríamos todos

mueertos, habría un nivel de contaminación en las ciudades que las haría irrespirables.

Entonces, en el sector transporte hay tres, digamos, problemas que enfoca la sostenibilidad. Uno sería el del cambio climático, gases de efecto invernadero a nivel global. Otro sería a nivel local, de la calidad del aire de las ciudades: la contaminación. Y otro sería el abastecimiento energético. Ese es un problema de igual o de mayor envergadura que los dos anteriores que hemos citado porque si falla el abastecimiento energético se colapsa la sociedad.

En este sentido, tocando el tema del abastecimiento energético, por ejemplo esta gráfica sacada de un manual que hay en la pagina web del IDAE (www.idae.es), que está colgado “de donde vendrá el hidrógeno en el futuro”, que es en definidas cuentas “de dónde vendrá la energía del futuro”. Y viene a decir que de las energías renovables fundamentalmente, pero aquí plantea como se llega a un agotamiento, como se llegará a un agotamiento del petróleo y del resto de combustibles fósiles se llegará también con un cierto de calaje, también cerca en el tiempo, y de cómo los europeos, los técnicos expertos europeos ya citan que se llegará a un Pick Oil en esta década, un Pick Oil quiere decir que el techo de producción de petróleo se ha tocado ya y se va para abajo. Sin embargo la demanda sigue subiendo fuertemente por los países que se van incorporando emergentes de Asia, etc. Y entonces hay una ruptura ahí que produce una carestía, bueno, una elevación de los precios fuerte y en adelante pues se puede decir que la energía barata se ha terminado. Esto es una realidad que pasará tarde o temprano, como comentaba en Europa se cita en esta década, en EE.UU. le dan 10 años más, 15, pero se puede decir que está ahí y pasará igual para el resto de los combustibles fósiles y acabará pasando para el Uranio también que tampoco es ilimitado, entonces en un futuro, pues por eso están llamadas las ener-

gías renovables a jugar un importante papel entre otras cosas.



Entonces aquí hay dos importantes líneas de actuación, el ahorro energético, dicen que el mejor kw de energía es el que no se gasta y la diversificación, hay que estar posicionado ante ese nuevo panorama energético.

Ante eso en el transporte tenemos una serie de energías que se presentan, gasolina, gasóleo... Aquí, comparativamente con el gasóleo, por ejemplo, vemos que la gasolina es mas ineficiente, y que... energéticamente, y bueno luego esta el GLP que también es más ineficiente y emite más CO2, el gas natural que es más ineficiente aunque emite menos CO2, y los vehículos híbridos que muestran una mayor eficiencia, los híbridos de gasolina, los híbridos de gasóleo, que también saldrán en su día, pues todavía serán más eficientes que los híbridos de gasolina.

Junto a eso hay una evolución de los bio-combustibles de primera y de segunda generación, de primera generación son los de cultivo, segunda

generación ya son residuos generados de materia orgánica, de celulósicos, etc. Incluso se habla de una tercera generación a partir de cultivos de microalgas de animales. Y bueno, pues junto a eso la fabricación de combustibles sintéticos, es decir, fabricar combustibles líquidos, petróleo a partir de carbón, del coal to liquide, a partir del gas, etc. Y luego en el futuro, se vislumbra un poco ya en este panorama que estamos definiendo, un sector transporte gobernado por dos vectores, vectores porque no son fuentes de energía, hace falta energía para producirlos, un vector es la electricidad y otro la pila de combustible: el hidrógeno. El hidrógeno previsiblemente irá ahora orientado mas a las largas distancias y la electricidad a las cortas debido a la limitación de la autonomía de las baterías, pero en un futuro, se vislumbra ese panorama debido al agotamiento de los otros recursos.

Este cambio, lo llaman bueno ya en nuestro Ministerio de Industria, el anterior ministro Joan Clos ya hablaba de un cambio de paradigma del vehículo eléctrico, la gran apuesta. El vehículo eléctrico es ahora mismo una prioridad en nuestro ministerio, antes de ayer se presentó en Madrid el proyecto MOVELE de demostración, un proyecto piloto de demostración de movilidad eléctrica. Y bueno responde digamos a un compromiso, bueno, a un compromiso de limitación de emisiones de CO₂, no hay que olvidar que el vehículo eléctrico va ligado al mix de generación de cada país, aquí con el actual mix que tenemos se puede... , un vehículo eléctrico para uso urbano respecto a un vehículo de tamaño medio puede ahorrar mas del 50% de las emisiones de CO₂.

Calidad del aire en las ciudades, el vehículo eléctrico, la electricidad contaminada donde se produce, pero no en la ciudad, en la ciudad no emite contaminación y eficiencia energética, eficiencia energética que según datos del departamento de energía americano, es más eficiente, bueno y aquí también tenemos cálculos similares en torno a un 30% respecto al

vehículo de gasolina, un poquito menos respecto al vehículo de gasóleo, del 24% - 25% según las estimaciones que tenemos realizadas, y bueno pues responde un poco a todo eso.

Entonces ahora mismo hay una tendencia tecnológica en la automoción que es de electrificación, desde lo que llaman "Stop Start" que por lo menos eliminan consumos en parado, etc. y el arranque es en eléctrico, lo que llaman microhíbridos, aunque no son híbridos en realidad. Luego están los híbridos, los Full-Híbridos los Mild-Híbridos. Los Mild-Híbridos, digamos que, no tienen la capacidad de funcionar únicamente en modo eléctrico. Y luego tenemos los Plug In, los híbridos enchufables que se pueden enchufar y cargar a la red. Y luego el vehículo eléctrico en sí que es puramente eléctrico 100%, esa es un poco la tendencia. El vehículo eléctrico ahora mismo, la tecnología está desarrollada, la batería ha llegado un momento que ya tiene una capacidad considerable para un uso metropolitano. El problema está en el precio, el precio todavía es alto, es bastante alto, a lo mejor para amortizarlo pues necesitas 20 años de uso del vehículo, entonces todavía tienen que bajar los precios, pero el precio del vehículo va condicionado al precio de la batería, y la batería evoluciona por días, la tecnología, y se abarata por días, se abarata de forma exponencial, entonces en muy poco tiempo será competitivo con el vehículo convencional.

En cuanto al panorama tecnológico, lo que es la sostenibilidad en el transporte es un tema relativamente nuevo en cuanto a políticas y a planteamientos, empezó un poco con el Libro Blanco a nivel europeo, se plantean políticas, los Libros Blancos de Europa plantean políticas, los verdes estrategias como el del 2005 y ya se contemplan ahí actuaciones para mejorar la sostenibilidad en el sector transporte y actualmente la referencia está en el compromiso del Triple 20 de la Unión Europea de reducir emisiones de CO₂ en un 20%, introducir energías renovables en

un 20% y en mejorar la eficiencia energética en un 20%. Esto para el año 2020.

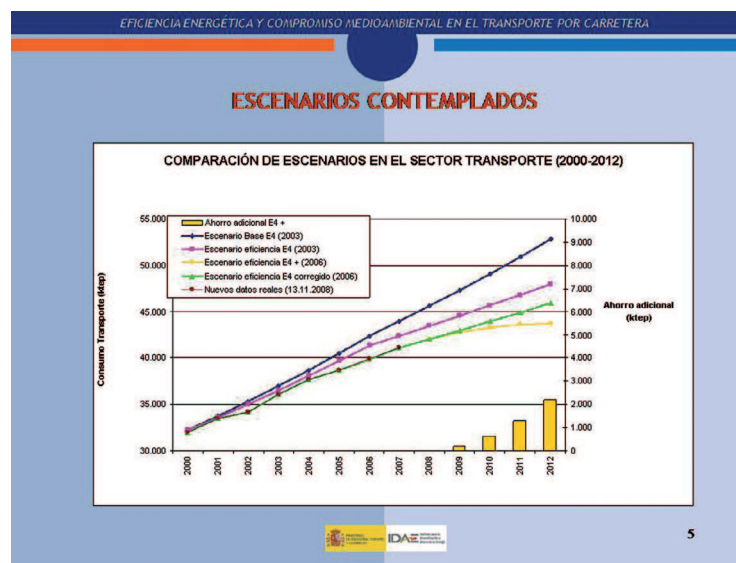
Entonces, para cumplir eso hay tres líneas clave de actuación en materia de eficiencia energética en el sector transporte, una, dirigir a la gente a los modos mas eficientes, cambio modal; otra segunda es: tenemos distintos modos, vamos a mejorar la eficiencia de cada modo de transporte; y una tercera tenemos los distintos modos, vamos a usar esos modos de una forma eficiente ¿no? Son las tres líneas clave que ya se definen en resoluciones del departamento europeo, una de desarrollo de nuevas tecnologías y combustibles alternativos, que sería la segunda línea la de mejora de eficiencia. Instrumentos de mercado, impuestos, tasas, etc. que iría dirigida al cambio modal y medidas de acompañamiento para optimizar el uso de los modos de transporte, infraestructuras, pues sería el uso mas eficiente de los medios.

Todo esto pues, hace, hay un marco internacional de reducción de emisiones de CO₂ que firma España, un cumplimiento, el protocolo de KYOTO, lo firma con un compromiso de aumentar únicamente un 15% sus emisiones de CO₂, pero en 2004, se calculan y resulta que estamos en un +42%. Para corregir esta situación se diseña una estrategia de ahorro y eficiencia energética para nuestro país, la E4, se conoce, con dos planes de acción que concretan sus presupuestos responsables, etc. a corto plazo que junto con un plan nacional de asignación de emisiones de CO₂ reúne esos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ y un plan de activación que intensifica medidas normativas, pues a través de todos estos planteamientos, desde el año 2004 se ponen en marcha actuaciones y en 2009 parece que se han hecho bien las cosas porque ya se ha bajado del +42% al +32% en ese aumento de emisiones de CO₂.

¿Qué hacemos con el 17% restante? Pues, en principio, si continuára-

mos como ahora, se cumpliría KYOTO, pues, el 15% a través de otros mecanismos para cumplir KYOTO, como el mercado de emisiones de CO₂, inversiones renovables en países del tercer mundo, etc. y el 2% restante plantando árboles, sumideros de CO₂.

Esto es un poco el control de la E4 en el sector Transporte, la curva azul sería, si no hubiéramos hecho nada, el escenario tendencial, de cómo iría el consumo energético; la rosa o lila, indica el escenario de eficiencia; la verde indica un escenario corregido con los datos tomados de los años primeros de aplicación y la última ya incorpora las medidas normativas que intensifican las actuaciones y vemos que el cumplimiento es correcto, la línea marrón es de los datos reales, y vamos cumpliendo los objetivos.



Para las tres líneas que hablé antes de actuación hay una serie de actuaciones clave, la de cambio modal sobre todo planes... , medidas de movilidad urbana, planes de movilidad urbana, mejora de la eficiencia, sobre todo de la renovación de flota, etiquetado de vehículos, etc. Y por último, uso más eficiente sobre todo lo que es la conducción eficiente de

los distintos modos de transporte y la gestión de flotas eficiente.

Para esta estrategia, el plan de acción actual prevé para transporte 408 millones de euros, a razón de 80 millones de euros anuales, lo cual supone, una cifra que nunca se había puesto tanto interés y tanta dedicación al ahorro y la eficiencia energética. Digamos que se está volcando la financiación en actuaciones de ahorro y eficiencia energética.

Estas actuaciones se están llevando el canal fundamental, en colaboración de las comunidades autónomas, a través de acuerdos de colaboración que firma el IDAE con las distintas comunidades, y bueno, recibir una cofinanciación. A partir de 2009 ya hay un saco único de financiación para conjunta, aproximadamente un 70% IDAE un 30% comunidades autónomas de financiación y hay una serie de medidas prioritarias para cada uno de los sectores y para el sector Transporte pues vemos aquí las que hemos definido.

La primera sería Planes de Movilidad Urbana, es decir, las actuaciones en las ciudades no tienen que ser actuaciones aisladas que conllevan, que no conducen, digamos, a muy lejos, tienen que ser actuaciones integradas unas con otras y que lleven a un resultado real de sostenibilidad. Para eso se hacen estudios de planes de movilidad urbana en colaboración con los distintos organismos municipales y regionales que tienen competencia y funciones en el tema. Para eso financiamos realización de estudios, los sistemas públicos de bicicletas que vemos en las ciudades hoy en día, los estudios de viabilidad y proyectos piloto de actuaciones que sería tanto de sistemas de bicicletas como sistemas de coches compartido, de Car Share y no Car Pooling, Carriles reservados para autobuses y lanzaderas.

También en la medida 2, que es para empresas y centros de actividad

en general también se financian la realización de estudios y experiencias piloto en estos mismos temas, salvo carriles reservados y también se financian la realización de estudios de planes de transporte a estos centros de actividad.

Luego hay una tercera medida, estas tres primeras medidas son de temas fundamentalmente de movilidad urbana, que sería promover la mayor participación de medios colectivos en el transporte por carretera y ahí además de financiarse, se financian en estudios tanto de carriles VAO como de servicios de Internet de información de ámbito autonómico, intercambiadores de transporte, también actuaciones de mejora de la intermodalidad de los distintos modos de transporte colectivo y también la implantación, estudios de implantación de nuevas tecnologías de información y billética para autobuses.

Y luego ya entramos en el uso eficiente de los medios, donde hay medidas como la gestión de flotas, hablábamos antes de transporte por carretera, ahí lo que se apoya es la realización de estudios de auditoría energética, de la operación en realidad de la flota, de las flotas de transporte. Aquí hay bastante déficit de formación en la gestión eficiente de las flotas, por ejemplo en transportes de mercancías, la mayor parte, el 70% de las flotas, tienen menos de tres vehículos, son muchas veces transportistas que han creado al final con el fruto del trabajo y de los años, pues, sus flotas de transporte, y muchos de estos casos adolecen de una formación en una gestión eficiente de lo que es una flota.

Líneas de apoyo a inversiones, también se apoya la realización, la adquisición de sistemas de aplicaciones informáticas que mejoran la gestión de la flota y cursos de gestión de flotas también tienen un apoyo, cursos para los gestores responsables de tráfico, etc.

Luego tenemos los cursos de conducción eficiente como señalaba antes

el Sr. Castillo y tanto para vehículo turismo como para vehículo industrial, el vehículo turismo hay para conductores y profesores de autoescuela, turismo y comercial, hablamos, hasta 3500kg. Se da un apoyo de hasta 80€, reciben un apoyo de hasta 80€ para los conductores y de hasta 125€ para los profesores de autoescuelas.

De vehículo industrial es similar pero con un apoyo mayor, de 300€ para profesores de autoescuela y de 240€ para alumnos, para conductores si es de flota privada, si es de flota pública de hasta 300€.

Y por último tenemos, bueno, la renovación de flota sería la medida de mejora de la eficiencia de los modos, de lo que hablábamos antes. Apoyamos la adquisición de vehículos de tecnologías alternativas a las convencionales, es decir, vehículos híbridos, eléctricos, GLP, gas natural, hidrógeno y pila de combustible. Hasta un 15% de su precio de mercado, con lo topes absolutos que figuran ahí.

También se apoya la implantación de estaciones de llenado de estos vehículos, y de recargas de vehículos eléctricos con hasta un 30% de su coste.

En la medida uno también hay que hablar que para 2009 hay novedades, se van a hacer cursos de gestores de movilidad para gestores de movilidad, ya sea de 40 horas si es de centros de actividad o 100 horas si es de entidades públicas del municipio.

Y también se realizarán estudios de seguimiento de las medidas llevadas a cabo, porque también resulta complejo medir el impacto de las medidas que se llevan y se financian, la contratación o la realización de estos estudios de seguimiento del impacto de las actuaciones.

Y brevemente voy a hablar un poquito de las medidas de gestión de flotas y conducción.

La gestión de flotas, pues con actuación de gestión de flotas se puede mejorar perfectamente del orden de un 10% la reducción del consumo de combustible, aquí vemos que si se reduce ese 10% se aumentan los beneficios en un 60%, porque el resto de costes vemos que se mantienen fijos, o sea, no es que ganas un 10% en la economía de la empresa de transportes, es que estás teniendo unos beneficios, incrementándolos en mucha mayor medida los beneficios de la flota.

Hemos hecho en IDAE, con el consenso del sector del transporte, unas guías, tanto para gestión de flotas como para conducción eficiente, que figuran ahí abajo las portadas, que las podéis encontrar disponibles en la web del IDAE. La de gestión de flotas pues vemos que toca todos los temas tanto de la tipología de la flota, qué tipología de flota es la adecuada para una empresa de transporte, ventajas de una adecuada gestión de combustible, gestión de tanques, medición de consumos, como se tiene que realizar la emisión, estándares de referencia, como llevar ese control de los consumos, la gestión de los informes, medidas propuestas para reducción de consumo, cálculos potenciales de ahorro, etc. Todo eso se trata en esta guía.

Y, bueno, en la gestión de flotas veíamos que se llevan a cabo estas tres líneas de actuación, en las auditorías prácticamente se trata de que se contrata una entidad, ya sea del sector, una consultora, etc. Llega a la flota y analiza la operación de la flota, si los vehículos son adecuados, si en las rutas las cargas las están gestionando de forma adecuada. En la de viajeros exactamente lo mismo, si conducen bien los conductores, etc. Detección de campos de mejora y se dan unas propuestas de mejora con un potencial de ahorro energético y también económico, por

supuesto y medioambiental.

Esto es una de las líneas de actuación. Otra es el apoyo a la financiación de las inversiones que hablábamos antes tanto de sistemas informáticos para la mejora de gestión de rutas, de cargas, de combustible, de control de los parámetros de conducción y consumo de los vehículos en tiempo real, vía telemática, etc.

Y por último los cursos de gestión de flotas de los que ya hemos hablado antes.

La conducción eficiente, actualmente, precisamente ahora mismo se va a llevar un acuerdo de colaboración a la firma con al DGT para introducirlo en el sistema de enseñanza y que se enseñe ya de nuevas, al aspirante a obtener el permiso de conducir, y a conducir de una forma eficiente. Mientras, lo que ya se está haciendo es formar al colectivo actual de conductores españoles, tanto de turismo por un lado como de vehículo industrial, camiones y autobús por otro a través de las campañas que se están haciendo masivas del IDAE en colaboración con las comunidades autónomas. Por ejemplo, para este año hay más de 30.000 conductores previstos a formar en turismo y más de 10.000 en camiones y autobuses.

También en vehículo industrial y en turismo se está preparando este convenio ya a la firma, para iniciar una actuación de formación de examinadores de cómo se va a evaluar en el sistema de enseñanza etc. Y luego vendrá, después del turismo vendrá el vehículo industrial, la implementación en el sistema de enseñanza.

Además con Fomento también estamos colaborando, bueno en la directiva, en el Real Decreto que implementa el CAP. Hay reuniones de trabajo

para la formación continua ahora, porque los dos temas clave en el CAP son tanto la seguridad, la mejora de la seguridad, como de la eficiencia energética. Del consumo, digamos de la media, de unos consumos más racionales en los vehículos.

Los cursos que se están promoviendo en vehículo industrial son con un programa que nosotros sugerimos de 8 horas de duración, de rondas comparativas donde llega el conductor, conduce a su etilo personal se le da una clase, y luego vuelve a conducir. Después hay una puesta en común de resultados y bueno, habitualmente rondan el 10% esa reducción de consumos. Además de este programa hay en colaboración con las comunidades autónomas otros dos programas, uno que está terminado en colaboración con fabricantes e importadores de vehículo industrial de 6.500 cursos y otro que se está lanzando ahora que es en colaboración con las asociaciones de transporte, en colaboración con el Ministerio de Fomento también para otros 5.000 cursos y también para cursos de gestión de flotas en paralelo con los de las comunidades autónomas. Éstos los van a llevar a cabo las asociaciones de transporte.

Éstas son la renovación de flotas de vehículo industrial, las tecnologías que antes comentábamos y los apoyos que se dan, más detallados y por último el plan de activación de ahorro y eficiencia energética que se aprobó en agosto del 2008 por Consejo de Ministros, esto es lo que antes comentaba que intensifica las medidas normativas, con el objeto de reducir el consumo energético y la importación, de reducir las importaciones de crudo en un 10%.

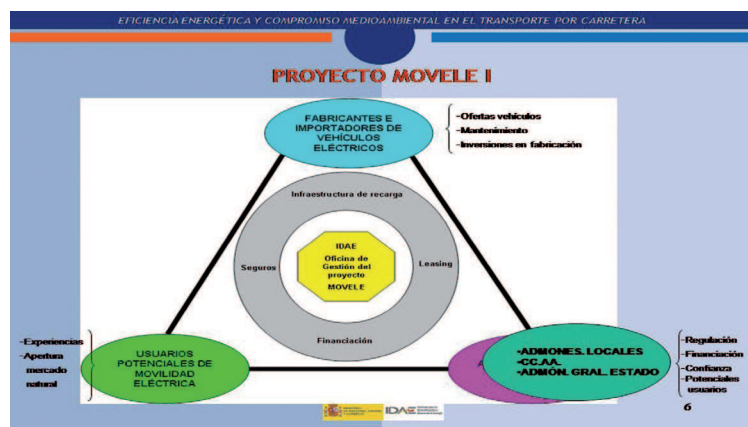
En este plan hay una serie de medidas, bueno, estas no son de vehículo industrial pero bueno, algunas sí; por ejemplo, el cumplimiento estricto de los índices de velocidad, ahora mismo los radares ya no saltan a 133 sino que saltan a 122, en autovías, por ejemplo, hay cumplimiento

estricto tanto con fines de seguridad como energéticos de los límites de velocidad e implementar la conducción eficiente en el sistema de enseñanza en un plazo máximo de dos años, de ahí viene lo de la DGT también. Y el etiquetado energético comparativo hacerlo obligatorio, el de las etiquetas que son tipo, las de los electrodomésticos, para turismos hablamos, pues saber que tu coche..., compararlo con coches de similares prestaciones y tamaños, sobre todo tamaño. Tú te vas a comprar una monovolumen grande, pues quieres comparar con monovolúmenes grandes, no con un Smart.

Entonces ahí está el etiquetado comparativo que se va a hacer obligatorio a través de la Ley de la Calidad del Aire, ya lo estableció como obligatorio en su día para turismo, y se acabará haciendo en un futuro para vehículo industrial. En el futuro todo va a estar etiquetado, el vehículo industrial tiene más complejidad porque los vehículos se hacen poco menos que a la carta, bajo pedido ¿no? Pero se acabará etiquetando también.

Hay otras medidas que también repercuten en el sector transporte:

- El proyecto MOVELE, del que antes hablé, del vehículo eléctrico consistente en poner dos mil vehículos eléctricos y 546 estaciones de recarga en distintas ciudades, aquí es Madrid, Barcelona y Sevilla.



- Turismos de Clase A en la Administración General del Estado, ya se pondera la Clase A para la adquisición de vehículos turismo en las contrataciones que hace.

- Implantación de un 20% de biocarburantes en el parque móvil del Estado, en los vehículos del parque móvil del Estado.

- Desarrollo del objetivo del 5,83% de biocarburantes para 2010.

- El Plan VIVE

- Apoyo a la financiación de PMUS

- Incorporación de criterios de eficiencia energética en el transporte público. Esto estamos trabajando ahora con ello, es decir, la financiación que se va a hacer futura de los consorcios de transporte va a ir condicionada a la mejora de su eficiencia energética. Va a ir modulada en cierta parte por su mejora de la eficiencia energética y en eso se está trabajando ya.

- Promoción de los sistemas de bicicleta, de los carriles BUS VAO.

- Planes de movilidad urbana para trabajadores de la Administración General del Estado.

- Optimización de las rutas aéreas. Esto último a través del espacio aéreo de uso militar. Se va también a utilizar para uso civil.

Hay una directiva, señalarla nada mas, la 33, de este año que para 2010, para final de 2010 obliga también a los poderes adjudicadores a incorporar, digamos, los costes medioambientales y energéticos en el criterio de compra, es decir, por ejemplo, he puesto aquí un ejemplo, si un Ford Focus es más barato que un Toyota Prius, incorporando todos los costes vemos que al final ya no lo es, ya sale más barato el Prius porque hay que internalizar los costes medioambientales y energéticos.

Y por último para el proyecto MOVELE hay otra serie de municipios que también tienen interés en crear una red de puntos de recarga para el vehículo eléctrico, también se ha dispuesto una línea de apoyo a la crea-

ción de puntos de recarga para vehículos eléctricos que también se incluye en la medida de planes de movilidad urbana, con ayudas del 40% de su coste elegible con un tope de 20.000, y para un mínimo de 10 puntos de recarga.

Y por último ya, con esto termino, hay dos...en cuanto a normativas pues hay una Estrategia Española de Movilidad Sostenible que, bueno, es un marco de referencia, pretende ser un marco de referencia aunque no entra muy en detalle, fija directrices sobre todo, y una Ley de Economía Sostenible en la que se está trabajando, donde previsiblemente aparecerá un capítulo sobre eficiencia energética y energías renovables y sostenibilidad energética en el sector transporte.

Muchas gracias.

Mesa Redonda “Actuaciones de Gestión para la Reducción de Emisiones. Experiencias y Debate”.

Intervención Ilmo. Sr. D. José Vicente Albaladejo Andréu

Muchas gracias, amigo Antonio Castillo, y buenas tardes a todos.

En primer lugar, quiero agradecer la labor de los técnicos municipales que me han ayudado a preparar unas breves notas para esta exposición.

Voy simplemente a dar una pincelada de lo que son realmente las experiencias institucionales del Ayuntamiento de Cartagena en los últimos años en esta materia, y luego, si me lo permitís, como quiera que la Mesa Redonda trata sobre “experiencias de gestión en temas de reducción de emisiones contaminantes”, voy a contaros unas cuantas experiencias de este tipo.

En el Ayuntamiento de Cartagena, básicamente hay cuatro aspectos que se han tratado en los últimos años, en los que la gestión municipal se ha intensificado y no podía ser de otra manera, porque la política de movilidad no es una política exclusiva de los partidos de izquierda, los partidos

de derechas también creemos en el tema de la movilidad y creemos en la necesidad de acometer actuaciones dirigidas a preservar el medio ambiente. Creemos en todo eso, no por la presión social, sino porque realmente nos preocupa cuidar la naturaleza, nos preocupa mucho el futuro de nuestros hijos y nos preocupa el futuro de la humanidad.

Por ello, desde el Ayuntamiento de Cartagena, gobernado actualmente por un partido de derechas, nos preocupamos de la reducción de las emisiones contaminantes y nos preocupamos de la calidad de vida de nuestros ciudadanos e intentamos solucionarles los problemas.

Básicamente esas líneas de actuación se plasmaron hace ya unos años en la llamada Agenda Local 21. Ahí se incluían 13 líneas de actuación y básicamente voy a hablar solo de 4 de ellas.

La primera: la peatonalización de calles. Cartagena es una ciudad con un importante centro histórico, con muchos edificios modernistas y que merece ser objeto de protección.

Tiene un centro histórico con edificios modernistas, que hasta hace muy pocos años estaban circundados por calles llenas de vehículos, con coches aparcados por todos lados.

El Ayuntamiento de Cartagena decidió en su momento recuperar ese casto histórico con una serie de actuaciones urbanísticas, arquitectónicas, etc. y una de las actuaciones que se puso en marcha fue peatonalizar toda la zona del centro de la ciudad, concretamente es la zona que va desde el puerto de Cartagena hasta la zona de la Plaza de España. Esto se ha hecho en dos fases: La primera fase, que incluía las calles Carmen y Jabonerías, supuso recuperar para el peatón 8.610 m² de viales.

En estos momentos, estamos terminando una segunda fase de la peatonalización que va desde la Plaza del Icué a la Plaza de San Sebastián (enfrente del edificio de Capitanía General) y las calles adyacentes y estamos recuperando para el uso ciudadano y, por lo tanto, restando a los vehículos de motor 9.640 m² más.

El casco antiguo de Cartagena tiene actualmente más de 56.000 m² de viales peatonales, además de una serie de calles de tráfico mixto como la calle Jara, Aire, Cuatro Santos, Serreta, etc.

Esto ha supuesto un cambio radical en la fisonomía de la ciudad; no solo con la contribución a la reducción del tráfico y la circulación de vehículos por el centro de la ciudad, sino que nos ha permitido y nos está permitiendo tener una ciudad mucho más cómoda, mucho más bonita, mucho más atractiva y eso está haciendo que Cartagena esté recuperando su carácter de ciudad turística. Cartagena siempre ha sido una ciudad turística, pero se trataba de un turismo cautivo, porque la gente iba a hacer el servicio militar o bien a visitar a sus hijos o familiares cuando estaban allí haciendo el servicio militar obligatorio. Pero eso ya desapareció y ahora Cartagena está luchando por convertirse en una ciudad turística, pero de turismo voluntario.

El segundo punto en el que estamos trabajando y que tiene una incidencia directa sobre la materia de la reducción de las emisiones contaminantes es en la mejora del transporte colectivo.

He oído en varias ocasiones, en este mismo Foro, que el transporte público de viajeros está bajando en cifras. Pues bien, en la ciudad de Cartagena, desde el año 2006 al 2008 hemos crecido en 500.000 viajeros en el uso de autobuses urbanos. Se han incrementado el número de líneas de autobuses en los últimos años, hemos contenido los precios

del servicio y hemos creado en colaboración con la Entidad Pública del Transporte, con la Consejería de Obras Públicas, nuevas tarjetas de viajes, sistemas de pago que favorecen el uso del autobús (de hecho, el próximo lunes presentamos otra nueva modalidad: El Unibono para los estudiantes universitarios). Se ha disminuido el tiempo de espera en las paradas, al aumentar la frecuencia a 15 minutos y hemos mejorado indudablemente la calidad y la edad de los autobuses.

A eso hay que unir, desde luego, la excelente gestión y magnífica colaboración por parte de la empresa concesionaria del servicio de autobuses, ALSA (mi amigo Paco García que está por ahí, colabora intensamente con nosotros en esta materia) y, también, gracias a todo eso estamos mejorando sensiblemente el servicio de viajeros en autobús y estamos contribuyendo a que se produzca ese incremento importante del uso del transporte público en detrimento del automóvil.

Un tercer punto sería la construcción de carriles bici. En los últimos años, el ayuntamiento de Cartagena sacrificando, en muchos casos, plazas de aparcamiento y espacios destinados a los automóviles ha construido carriles bici, por ejemplo en La Manga del Mar Menor, desde la Gran Vía de la Manga y la Gran Vía Ribera Sur, en la calle Jorge Juan, con aparcamientos en línea en vez de batería para disponer de un carril bici, en la calle Ángel Bruna donde hemos reducido también considerablemente el número de aparcamientos. Acabamos de abrir un nuevo carril bici en la Cuesta del Batel y toda la zona del puerto, en la calle Real, donde hemos sacrificado un doble carril en cada sentido para evitar, de esta manera, la afluencia de vehículos y poder construir este carril bici.

Estamos actualmente ejecutando obras en la Avenida de Murcia donde se está haciendo ya el carril bici y tenemos otros proyectos en redacción por ejemplo en la calle Dr. Calandre, en el Paseo Alfonso XIII, la Alameda

de San Antón, la Ronda de La Unión y recientemente en colaboración con la Directora General de Transportes, con Carmen Sandoval, tenemos también en marcha un proyecto para construir un carril bici que una la ciudad de Cartagena con la ciudad de La Unión.

Y en cuarto lugar, también desde el Ayuntamiento nos ocupamos del tema de la sensibilización y la formación, mediante la celebración de jornadas y estudios de movilidad.

Se ha acabado recientemente un estudio de movilidad para el Polígono Industrial Cabezo Beaza y en la actualidad se está redactando por el Consorcio Turístico de la Manga un estudio de movilidad para aquella zona, muy conflictiva desde el punto de vista de la movilidad, por las propias características geográficas de La Manga. Y también, en colaboración en este caso con la Consejería de Obras Públicas, concretamente en la zona de La Manga, estamos poniendo en marcha un proyecto para construir una serie de rotondas, a ver si conseguimos, dentro de esas dificultades naturales que tiene la zona, mejorar el tema del tráfico.

Tenemos muchos asuntos pendientes y tenemos todavía lógicamente muchas cosas que hacer. Cartagena fue uno de los municipios pioneros en implantar el sistema de alquiler de bicicletas, sin embargo desgraciadamente en los últimos años, a las dificultades propias de la gestión de estos sistemas pioneros, se han unido los problemas derivados de la falta de educación cívica, que han motivado la práctica desaparición de todas las bicicletas.

En definitiva, seguimos trabajando en el tema de los carriles bici y en el fomento del uso de la bicicleta. Y en esa línea vamos a trabajar para completar el anillo de la ciudad y empezar a conectar con los barrios. Cartagena tiene un término municipal muy amplio, tenemos que mejorar

el servicio público de autobuses con los pueblos y las pedanías del término municipal de Cartagena.

También un tema que nos preocupa mucho y que tendremos que empezar a estudiar próximamente es el de los aparcamientos disuasorios. Como decía al principio, quiero centrar mi intervención en exponeros algunas de las experiencias personales de gestión.

Una de esas experiencias está relacionada con el transporte urbano. En mi etapa como gerente de la Universidad Politécnica de Cartagena, una de las primeras y más importantes reivindicaciones del colectivo universitario fue la “imperiosa necesidad” de que se habilitase una línea de autobuses urbanos para atender la gran demanda de transporte colectivo para los profesores y estudiantes de la institución universitaria.

Tras las oportunas gestiones con el Ayuntamiento de Cartagena, se implantó esa nueva línea, con una parada en la propia puerta de la Universidad.

Seis meses después, el Ayuntamiento tuvo que suprimir la línea, porque su utilización fue prácticamente nula.

Recientemente, el grupo municipal socialista presentó en el Pleno del Ayuntamiento de Cartagena una moción en la que solicitaba la construcción de un aparcamiento para la Universidad, “ante la grave carencia de plazas de aparcamiento público en la ciudad”.

En Cartagena se optó, en su momento, por un modelo de universidad imbricada en el propio casco urbano y, más concretamente, en el casco histórico de la ciudad (mediante la rehabilitación de edificios históricos). Evidentemente, ello supone la recuperación de una serie de edificios

emblemáticos -que, de otra manera, se habrían perdido definitivamente-, pero, al mismo tiempo, importantísimas limitaciones en cuanto a los servicios que podría ofrecer un campus de nueva construcción a las afueras de la ciudad.

Sin embargo, diariamente en el núcleo urbano de Cartagena se disponen de alrededor de mil plazas libres de aparcamiento público y, concretamente, en las inmediaciones de la Universidad contamos con uno de esos aparcamientos, con gran número de plazas sin ocupar, a tres minutos escasos a pie de las instalaciones universitarias.

Otra experiencia curiosa con el tema de los aparcamientos públicos es el de los efectos de la información.

Con el fin de mejorar la calidad y cantidad de los servicios públicos, el Ayuntamiento decide en un determinado momento instalar paneles informativos a la entrada de la Ciudad, en los que se muestra el número de plazas libres en cada uno de los distintos aparcamientos del centro. En efecto, el resultado final fue muy útil respecto de la mejora de la información a los ciudadanos. Sin embargo, el hecho de que esa información reflejase, como he comentado anteriormente, la existencia de un elevadísimo número de plazas libres en los aparcamientos públicos del centro de la ciudad, ha supuesto que el Ayuntamiento de Cartagena haya tenido problemas a la hora de encontrar promotores que estuviesen dispuestos a solicitar la concesión de nuevos aparcamientos.

Otra experiencia de las dificultades de la gestión municipal en materia de reducción de emisiones contaminantes, se produjo con el tema de la peatonalización de calles (como medio para reducir la presencia de vehículos de motor).

Cuando el Ayuntamiento de Cartagena decide abordar la peatonalización de determinadas calles del centro histórico de la ciudad, la polémica surgió inmediatamente. Había colectivos que se posicionaron a favor de la medida, pero otros que no solo se posicionaron en contra, sino que ejercieron una oposición absolutamente radical (incluso en algunos momentos violenta) y que se manifestó no solo en los medios de comunicación y en el ámbito político, sino incluso en el judicial, con numerosos pleitos contra el Ayuntamiento.

Afortunadamente, en esta segunda fase que estamos acometiendo no ha habido prácticamente ningún problema. Antes al contrario, incluso los colectivos que se habían opuesto, retiraron los recursos judiciales planteados y han tenido que rendirse ante la evidencia de que esa medida ha sido positiva, para la ciudad en general e, incluso, para ellos mismos. Para terminar, una anécdota más, con el tema de los carriles bici, y esta es muy reciente, esta es de ayer mismo.

Hay una gran presión ciudadana y el convencimiento también en el Ayuntamiento de que tenemos que hacer carriles bici, que son una apuesta de futuro y desde el Ayuntamiento intentamos potenciarlo; pero, también es verdad, que cuando estás en el otro lado de la mesa, tienes que valorar y tienes que plantearte si esa inversión vale la pena; sobre todo, porque hay muchos ciudadanos que te dicen: “...Oye ¿Pero vamos a ver este carril bici?, ¿Este carril quien lo usa?, ¿Para que habéis hecho esto si aquí no pasa nadie?...”, si yo paseo por aquí andando todos los días y nadie usa la bici...”.

Hicimos un carril bici en la zona de Cuesta del Batel, es una explanada de césped, al lado de la Muralla de Carlos III, en la entrada al puerto de Cartagena. Con buena voluntad y quizás con mucho desacierto, construimos el carril bici por el centro de esa explanada de césped. Esta

decisión fue muy criticada, bueno yo dí una explicación en su momento: Esa zona ajardinada no tiene uso. Pese a estar ubicada en los alrededores del campus de la Muralla de la Universidad Politécnica de Cartagena, ni los alumnos, ni los ciudadanos en general hacen uso de la misma. Por eso nos planteamos que quizás construyendo el carril bici por el centro se podía contribuir a potenciar la utilización de esos jardines.

Bueno pues ayer mismo se publicaba en la prensa local que la Federación de Tropas y Legiones de cartagineses y romanos están enfadadísimos porque se ha construido el carril bici en el centro de ese sitio, porque la batalla de cartagineses y romanos se hace en esa explanada y no había contado con ellos.

Pues bien, además de que no es difícil que se te pase por alto un detalle como ese, también es cierto que la citada “batalla” entre cartagineses y romanos tiene una duración de una hora al año y a veces resulta complicado explicar a los ciudadanos que la labor del gestor municipal es precisamente intentar buscar el interés general.

Perdonad el tono absolutamente coloquial e informal de mi intervención, pero con ello quiero simplemente llegar a dos conclusiones.

La primera es que todas estas acciones que, desde las distintas administraciones, queremos implantar para reducir las emisiones contaminantes no son nada fáciles, porque es muy difícil conjugar los intereses de todos; sobre todo en una época en que el concepto del “interés general” está en entredicho y minusvalorado frente al individualismo, frente al interés particular.

Y, en segundo lugar, consecuencia de lo anterior, que la actuación más importante que hemos de acometer no es otra que la educación. Eso que

es prácticamente aplicable a todos los órdenes de la vida, también lo es en la materia que nos ocupa.

Si conseguimos una buena educación desde el origen, en nuestros jóvenes, probablemente todas estas cosas se vayan solucionando con el tiempo y, en un futuro no muy lejano, sea más fácil adoptar decisiones políticas y administrativas que redunden en beneficio de una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

En ese buen camino, yo creo que va desde luego la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y en ese buen camino yo creo que va la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia con la organización de estos Foros de la Movilidad, por lo que aprovecho para felicitar a su Gerente José Guillén, a la Directora General de Transportes, Carmen Sandoval, y al Consejero José Ballesta.

Muchas gracias.

Sesión

Juan Miguel Sánchez García
Manel Villalante i Llauro
Andrés Monzón de Cáceres

5

IIFORO^{DE}
LA
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Mesa Redonda: “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

Intervención Sr. D. Juan Miguel Sánchez García

Buenos días a todos y muchísimas gracias José M^a por la presentación. En primer lugar quiero agradecer a toda la Consejería de Obras Públicas la organización de este Foro y la invitación a participar en el mismo. Desde el Consejero, el Secretario General, la Directora General que nos acompaña, pues por su implicación y por su interés por todos los asuntos que mueven y que tratan de la movilidad. Además, Murcia está siendo últimamente un lugar de encuentro. Tuvimos la oportunidad de celebrar la Comisión de Directores Generales recientemente en un encuentro muy cordial y hospitalario, está este Foro y FENEBÚS dentro de poco, también celebrará su Semana del Autobús y del Autocar, por lo tanto yo creo que es un lugar además de magnífico, pues de moda en relación con la movilidad y también pues salud y estar contento de estar aquí con los profesionales y las autoridades que nos acompañan y que tienen un largo conocimiento de todo lo que aquí se trata.

Quería en primer lugar comentar algunos aspectos, voy a tratar de ser sintético pero me quería referir en primer lugar a los datos que conforman la movilidad en España, una pequeña radiografía sobre todo en

cuanto motivos y en cuanto a modos de desplazamiento. El último dato que tengo ha salido recientemente del Ministerio de Fomento, lo que se llama MOVILIA, movilidad cotidiana y movilidad de larga distancia, una serie de encuestas de movilidad para conocer cual es el perfil de la movilidad en España, -lógicamente todos estos estudios tienen luego que tener un traspaso a zonas, a comunidades autónomas y a zonas metropolitanas mucho más cercanas a la realidad-, pero en este momento en cuanto a los desplazamientos de la movilidad cotidiana tenemos que un 30% es por motivos de trabajo, un 13% de estudios, un 12% de compras, es decir lo que se llama movilidad obligada, forma la mayor parte de los movimientos cotidianos seguidos y ya luego por el ocio un 11%, paseos un 10%, etc. Cuando se toman todos los modos, incluido el traslado a pie más de 5 minutos, curiosamente es éste el modo más utilizado con un 46% seguido del vehículo privado de un 42% pero cuando ya nos vamos a modos mecánicos es el coche con un 78% el rey, después está el autobús urbano y el metro con un 12% y el autobús interurbano con un 4%, el tren ya queda bastante detrás con el 2%.

En cuanto a los desplazamientos, por ejemplo, a los centros de trabajo habituales vemos igualmente que el vehículo privado es el rey, sobre todo cuando es a centros de trabajo, mientras que a centros de estudio comparte el transporte privado con el transporte público, sobre todo en autobús, un papel bastante relevante.

En cuanto a la radiografía de la movilidad de larga distancia las motivaciones cambian, el ocio pasa a ser el 33%, motivos profesionales únicamente un 11%, visitas a familiares o amigos un 17%, segunda residencia un 15%, vacaciones un 13%, etc. Y una vez más, dependiendo de las distancias en mayor o menor medida, pero siempre con un papel muy preponderante, el vehículo particular tiene un gran peso. En más de 50 km un 79%, en más de 100 km el 69% y así cuando va aumentando

la distancia va disminuyendo su peso, pero siempre es el preponderante. Quitando el vehículo particular hay que decir, y tiene también mucho que ver con lo que me voy a referir esta mañana, es el autobús entre los modos colectivos, el que más importancia tiene. Tanto los datos del INE como en este caso los datos de esta encuesta de movilidad en toda España demuestran ese papel preponderante del autobús que muchas veces tanto en estudios como en planteamientos políticos y de planificación a veces se olvida, a veces se contraponen innecesariamente y falseando un poco la realidad, la carretera como el vehículo privado vs transporte público ferrocarril como si únicamente hubiese ese transporte público. Yo creo, y es una primera reflexión, que el transporte en autobús es un aliado importante para las administraciones de cara a la lucha contra el exceso de emisiones y a favor de una movilidad sostenible.

Después de esta pequeña radiografía, como se puede comprobar se denota un alto peso del vehículo privado quizá por varios motivos, entre ellos, se me ocurren también el peso de la industria del automóvil, el desarrollo importante que han tenido las infraestructuras de carretera, muy por delante de las del ferrocarril en nuestro país y un proceso cultural cada vez más de integración en la vida diaria de las personas. Sobre todo ese falso paradigma de la ubicuidad de estar en varios sitios a la vez o querer estar en varios sitios a la vez está muy entroncado con el día a día de las personas y esto se traduce en modelos y en estructuras muy diferentes, yo creo que la más extrema o una de las más extremas es quizá la de ciudades como Los Ángeles donde el peso del transporte público es de una calidad muy deficiente frente a la dependencia del transporte privado, mientras que hay otros modelos europeos que están dando un mejor resultado cuando se pone en evidencia la necesidad de potenciarlos más, como el modelo de Londres, París, Barcelona, etc.

En este sentido creo que es importante resaltar del punto de vista eu-

ropeo y desde el punto de vista español también el papel de las autoridades del transporte, y para ello voy a hacer una pequeña reflexión acerca de cierta peculiaridad que tiene nuestro sistema, y es el reparto, la distribución de competencias. Quizá en un primer momento puede parecer que el reparto de competencias entre Comunidades Autónomas – Estado incluyendo también Diputaciones y Ayuntamientos está muy clara y que quizá pueda parecer que es algo monolítico desde el primer momento en que se hizo, pero no es así y la realidad nos lo demuestra día a día.

Hay un proceso todavía no cerrado de descentralización, de especialización de que cada autoridad de transporte asuma aquellas competencias, y aquellas responsabilidades que les son más cercanas y en donde pueda hacer un mejor papel y no está por supuesto todo cerrado. Nosotros a día de hoy en el Ministerio, en materia de servicios públicos de autobús, todavía estamos mediante las herramientas que nos permite la Ley Orgánica de delegación de competencias, delegando algunas concesiones en Comunidades Autónomas o estamos también reestructurando concesiones para que auténticas redes de transporte y de tráfico autonómicos pasen a la competencia de las Comunidades Autónomas y a la vez y en paralelo, con ese proceso de descentralización tiene que haber y está habiendo cada vez más un proceso de cooperación entre todas las autoridades y de coordinación. Yo creo que cada vez lo estamos viendo en todos los entes metropolitanos, incluso los consorcios tienen un carácter provincial como se van integrando incluso servicios de competencia del Estado y como la autoridad coordinadora de esos servicios no es el Estado, no hay una jerarquía, sino que los servicios del Estado se integran en una organización que coordina la autoridad autonómica. Yo creo que el papel del Estado es importante en esa vía de integración en las autoridades metropolitanas y es también importante en otros aspectos, pienso ahora mismo en lo que es la construcción de plataformas

preferentes para autobuses y autocares o el bus VAO, o también el papel de las cercanías y de la propia Red Concesional del Estado en su papel de integración y de la movilidad dentro de las zonas metropolitanas y de cualquier ámbito regional.

Por lo tanto, nuestro papel y nuestras consideraciones en este momento son de implicación cada vez mayor en todos los asuntos, yo creo que prueba de ello es el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. El PEIT y la propia Estrategia Española de Movilidad Sostenible, que acaba de ser aprobada este año, tienen un enfoque de implicación, cada vez mayor, del Estado en los problemas del ciudadano, en los problemas urbanos y metropolitanos. Por lo tanto se plantean soluciones, se plantean ideas y se plantea por la vía de la concertación y de la cooperación con las autoridades responsables una serie de medidas para planificar y para potenciar la movilidad urbana. Yo creo que en eso tiene que haber una apuesta y nosotros lo vamos a intentar así, incluso pretendemos que algo de eso quede impregnado en la futura Ley de Economía Sostenible que está anunciando el Presidente del Gobierno y tendrá un capítulo de movilidad sostenible pensando también en la promoción del nivel urbano y metropolitano de todo lo que es la movilidad no motorizada y la integración de todos esos hábitos cotidianos de desplazamientos a pie, en bicicleta o cualquier otro modo, y por supuesto la racionalización del transporte privado, disuasión a veces si cabe y potenciar el atractivo, es muy importante la seducción si cabe la palabra del transporte público a través de la calidad.

La calidad es frecuencia, la calidad es horario, la calidad es financiación, la calidad es también relaciones laborales correctas, la calidad es información al usuario. Cada vez hay más medios tecnológicos para mantener una información cercana, para salir al paso de cualquier incidencia y yo creo que esa es la apuesta que estamos haciendo todas las autorida-

des, independientemente del color político, implicadas en esta materia en España. Yo creo que para cerrar mi intervención, quiero referirme en un plano además de defensa de lo que es el transporte en autobús, del papel tan importante que juega la movilidad interurbana en España, el sistema de servicios públicos de línea regular mediante concesiones en este momento, pues tenemos en nuestro país 103 concesiones de líneas regulares que unen en un mapa muy tupido no sólo concesiones radiales sino concesiones transversales norte-sur este-oeste, son 2.433 municipios pero en realidad paradas totales son 6.500 y cubrimos 84.000 km de relaciones en este sistema, con cerca de 1.500 vehículos y de una antigüedad media alrededor de los 6 años, o sea los datos de calidad de este sistema son importantes.

Sostienen este sistema 69 empresas, algunas de ellas integradas en grupos cada vez más importantes, el primero lógicamente es ALSA, que tiene 27 concesiones, Nacional Express y después el Grupo Avanza, SAMAR, Jiménez, Monbús, etc. Yo creo que todo esto ha ido evolucionando a lo largo del tiempo igual que en el aspecto competencial lo puedo decir aquí también es un sistema vivo, el sistema concesional está en continuo cambio, continua adaptación a la realidad, a las infraestructuras, a los procesos migratorios que ha habido, procesos de cambio demográfico y por eso hemos apostado en defensa en Europa, hemos conseguido que se plasme ese modelo en un reglamento que no pueda estar cuestionado cada dos por tres, reglamento de servicios públicos que lo abarca y que entrará en vigor en diciembre de este año y por otro lado hemos apostado por él en un proceso concursal, de que este sistema se vaya renovando a través de concursos periódicos que ya han empezado, llevamos 14 realizados, aunque la mayor parte de ellos tendrán lugar en 2012 y 2013 y donde estamos apostando en los pliegos de condiciones de esos concursos por aspectos que son de suma importancia para la movilidad sostenible. Por supuesto que la

calidad, la frecuencia pero también el uso de vehículos ecológicos, la eficiencia energética, el impacto, el trato con el usuario, la accesibilidad de los vehículos y de los servicios de apoyo, etc. Por lo tanto yo creo que eso es un proceso que va a ayudar y que va a impulsar bastante más la credibilidad y la calidad que esos servicios tienen. Por supuesto que los trabajamos día a día con ello conocemos a veces sus pequeños defectos pero sabemos que tienen enormes virtudes y prueba de ello es la reciente entregada, el siguiente estudio sobre el propio sistema que llevamos a cabo periódicamente en el que los usuarios puntúan la calidad de los servicios y tenemos una nota bastante buena, 3'57 sobre 5, calidad observada sobre una calidad más esperada 3'93. Los elementos más importantes señalados por los usuarios: puntualidad de salida, seguridad, amabilidad del personal, limpieza del autobús y los peores, desgraciadamente: información de los derechos de los usuarios, atención al cliente, disponibilidad de hojas de reclamaciones.

Bueno, este es un aspecto que estamos trabajando ya que también en el ámbito de la Unión Europea y se está trabajando un reglamento de derechos y obligaciones del usuario que se está debatiendo en este momento en el seno del consejo de la Unión Europea y que tendrá también en su momento una trascendencia de cara a la protección de los derechos de los usuarios que será un aspecto importante de la calidad de los servicios y del transporte público.

Muchas gracias.

Mesa Redonda “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

Intervención del Sr. D. Manel Villalante i Llauradó

La dicotomía urbanismo-transporte o urbanismo-movilidad deja de tener sentido, si es que alguna vez lo ha tenido. Cuando se concibe la planificación y la ordenación del territorio como algo vivo, en crecimiento o en transformación, sus habitantes se mueven, se desplazan, y por tanto, no tiene ningún sentido planificar como algo dissociado el territorio y la movilidad.

La movilidad fomenta la planificación territorial y las infraestructuras como algo dinámico, en definitiva, en red.

Actualmente, la sociedad, todos, estamos inmersos en un proceso de cambio en el entorno organizativo e institucional y debemos alcanzar, más allá del debate político e institucional, un acuerdo lo más generalizado posible, de cómo debe avanzar el transporte, la movilidad y las infraestructuras de nuestro territorio.

No podemos ir redefiniendo el mapa del país de forma permanente ya que esto genera inercias y costes que repercuten negativamente en tér-

minos de competitividad, de calidad de vida y de cohesión territorial.

El transporte es un servicio social de primera magnitud, y la sociedad tiene el derecho de moverse, de forma individual y colectiva, con la mayor sostenibilidad, eficiencia y el menor coste en las externalidades que genera la movilidad de personas y también de mercancías.

Catalunya dispone de un entramado legislativo, como organizativo y de cooperación entre administraciones que obliga a una forma de hacer, a una concepción integrada de lo que son las políticas ambientales, de planificación territorial, y de transporte que va extendiéndose capilarmente en el conjunto del país.

Este modelo coherente y armónico en el conjunto del país debe al mismo tiempo adaptarse a la realidad social y territorial plural del territorio de Catalunya.

En el año 2003, fuimos pioneros en el conjunto del Estado en aprobar una Ley de Movilidad, que además contó con un acuerdo unánime del Parlamento Autonómico. Este hecho, no habitual, ha permitido desarrollar los objetivos, los instrumentos y también los mecanismos de participación social para desarrollar la ley, de forma ordenada y consensuada, en el conjunto del país.

A partir de la Ley de Movilidad, en el 2006, el Gobierno aprobó y dio cuenta al Parlamento de las Directrices Nacionales de Movilidad, que con un horizonte temporal de seis años, definen y delimitan los objetivos, las líneas estratégicas así como los diferentes indicadores de seguimiento. Los objetivos, siempre que sea posible, son cuantificables y deben ser revisados, como mínimo cada seis años por el Gobierno de la Generalitat a partir del análisis de la evolución de los diferentes indicado-

res, así como de posibles modificaciones en el escenario de la movilidad.

El desarrollo de las Directrices se realiza a través de los Planes Directores de Movilidad en cada uno de los seis ámbitos funcionales en los que se divide Catalunya: la Región Metropolitana de Barcelona, la Catalunya Central, las Comarcas del Pirineo, las Tierras del Ebro, el Campo de Tarragona, las Comarcas de Girona y las Tierras de Lleida. La elaboración de estos planes se realiza en un contexto de debate participativo a nivel social e institucional. Actualmente hay tres planes aprobados, tres en fase avanzada de redacción que próximamente serán sometidos a información pública para su aprobación inicial y el último que está previsto finalizarlo dentro de este año.

A nivel municipal la Ley de Movilidad prescribe la redacción de los Planes de Movilidad Urbana. Están obligados a su redacción todos los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y que por ley están también obligados a disponer de sistemas de transporte colectivo. Los planes de movilidad urbana han de ser congruentes con el Plan Director de su ámbito funcional y son aprobados por las Autoridades Territoriales de la Movilidad.

Estas autoridades son organismos de carácter consorcial entre la Generalitat y las administraciones locales y disponen al mismo tiempo de competencias sobre la movilidad y el transporte público. Es decir, impulsan de forma mancomunada y coordinada la elaboración del Plan Director de Movilidad y aprueban los Planes de Movilidad Urbana de su ámbito territorial.

La Ley de Movilidad establece también la redacción de planes de servicios específicos, de acuerdo con las Directrices Nacionales de Movilidad. El último en aprobarse, en 2008, pero también el que muestra de una

forma más evidente el cambio de paradigma del sistema de transporte público en Catalunya es el Plan de Transporte de Viajeros (2008-2012). En dicho plan se definen los programas de mejora de los servicios de transporte colectivo, la programación de inversiones, de infraestructuras y equipamientos del transporte colectivo, así como se marcan los criterios para su desarrollo en el ámbito comarcal.

Por lo que respecta a la planificación de infraestructuras quisiera destacar el Plan de Infraestructuras de Transporte de Catalunya (2006-2026), que aprobado en 2006 abarca en un horizonte más largo la planificación de las infraestructuras del transporte tanto viarias como ferroviarias.

Finalmente, en desarrollo de la Ley de Movilidad se aprobó en 2006 una norma novedosa en su contenido, el Decreto de Movilidad Generada, que regula que todos los equipamientos públicos y privados deben, previamente a su aprobación urbanística, presentar un Estudio de Movilidad Generada. Dicho estudio debe establecer la generación y atracción de viajes, las medidas de tipo paliativo adoptadas para corregir posibles desequilibrios. Dichas medidas pueden ser, por ejemplo, la creación de una línea de transporte público subvencionada por el promotor de la actividad, una dotación de plazas de aparcamiento o una regulación de los accesos al futuro equipamiento. El estudio de movilidad generada debe ser aprobado por la Autoridad Territorial de la Movilidad que corresponda a su ámbito territorial y en caso contrario se paraliza la tramitación urbanística. De este modo se implica claramente la tramitación urbanística de la actividad con su impacto sobre la movilidad, y se asegura que el planeamiento territorial considere los estudios de movilidad generada, el planteamiento sectorial urbanístico y también los planes sectoriales de equipamientos como un todo en su conjunto.

Se trata de una concepción novedosa en España pero no así en otros

países de nuestro entorno europeo. En estos momentos, sin embargo, puede entenderse como una nueva traba administrativa sobre todo en épocas en las que hay retracción de la inversión, como la que estamos desgraciadamente viviendo ahora. Pero la crisis pasará, esperamos que más pronto que tarde, dado su carácter cíclico, y el país quedará y con él las consecuencias de la gestión realizada. En definitiva, con ese tamiz estamos defendiendo el futuro de todos, pero dado que, en definitiva, lo que no podemos externalizar en el conjunto de la población son los costes sociales de la movilidad generada por una actividad, tenga carácter social o no. El Consejo Catalán de Movilidad, con participación social y territorial, es el órgano de participación encargado de debatir los proyectos y estrategias de movilidad a partir del desarrollo de la Ley.

Éste es, a grandes trazos, el esquema del desarrollo de las directrices catalanas de movilidad: dos planes sectoriales: el Plan de Infraestructuras de Transportes y el Plan de Transporte de Viajeros, es decir un plan de infraestructuras y un plan de servicios y el despliegue de los Planes Directores de Movilidad en cada uno de los siete ámbitos funcionales.

En el caso de la Región Metropolitana de Barcelona, el Plan Director de Infraestructuras, ya aprobado, se interacciona con el plan de movilidad en dicho ámbito territorial y con el Plan Catalán de Infraestructuras del Transporte, con especial importancia en lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias metropolitanas. Paralelamente, planes de servicio a nivel comarcal, o supra-comarcal o agrupaciones funcionales se están desarrollando en los ámbitos territoriales no metropolitanos. Creemos que dentro de cuatro años se habrá desarrollado totalmente, de forma gradual y armónica, todo este proceso en el conjunto de Catalunya.

Catalunya, tiene a partir del Estatuto de 2006, competencia exclusiva sobre el transporte interior en todos los modos; independientemente de

quien sea el titular de la infraestructura. Se trata de una competencia de la Generalitat de Catalunya que no es aislada, aunque sea exclusiva, por lo tanto la cooperación entre administraciones y el avanzar en este modelo nos ha de llevar, en términos organizativos y funcionales, a un modelo coordinado y coherente de cooperación con las infraestructuras y servicios que dependen de la Administración del Estado.

El Plan de Transporte de Viajeros 2008-2012, que pueden consultar en la web del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (www.gencat.cat/ptop) contribuye a mantener con criterios de calidad el régimen concesional del transporte por carretera en Catalunya, modelo que a lo largo de estos años ha resultado ser estable y favorable no sólo incrementando su oferta sino al mismo tiempo incrementando su nivel de calidad. Este plan rompe con la dicotomía, absurda evidentemente, entre el transporte ferroviario y el transporte por carretera e incluye también otros modos de transporte como bicicletas y desplazamientos a pie. La coordinación de horarios entre los distintos operadores, los sistemas de información, el nuevo router de transporte público, la imagen única del sistema y la intermodalidad deben ser gestionados de manera conjunta ya que el viajero compra un servicio de transporte, que tiende cada vez más a ser intermodal y no un operador en concreto. Es por ello que entendemos que estamos extendiendo la integración tarifaria en el conjunto de Catalunya y al mismo tiempo debemos conseguir una imagen propia del sistema de transporte público en Catalunya, como ocurre con los sistemas de salud o educación más allá de quien es el operador o el titular de un servicio concreto.

En estos momentos, el Gobierno de la Generalitat está ultimando la negociación del Pacto Nacional de las Infraestructuras. Este documento persigue lograr el mayor acuerdo posible entre las administraciones catalanas, las organizaciones empresariales y sociales y de la sociedad

civil respecto del modelo de infraestructuras en un horizonte temporal de veinte años.

El consenso en la programación y priorización de las infraestructuras, más allá de los tipos políticos y económicos, da estabilidad a un proceso necesariamente garantista, de su planificación, proyecto y ejecución.

No debemos olvidar el documento que ha elaborado recientemente el Gobierno Español sobre estrategia de sostenibilidad. En Catalunya estamos desarrollando un proceso similar en nuestro ámbito y que se plasmará transversalmente en todos los planes directores.

Finalmente, insistir respecto de la importancia de la concertación institucional y social, con la mayor amplitud posible, para dar estabilidad y fortaleza a unas políticas necesarias para garantizar al mismo tiempo competitividad y sostenibilidad.

Este es nuestro reto.

Mesa Redonda “Transporte, Urbanismo y Ordenación del Territorio: Horizontes Legislativos”.

Intervención Sr. D. Andrés Monzón de Cáceres

Muchas gracias ante todo a la organización, pues la verdad es que la Entidad Pública del Transporte de Murcia, que es, por decirlo coloquialmente, una recién nacida dentro de las Autoridades de transporte, llega con el entusiasmo de la juventud. Realmente se puede observar que, en el poco tiempo que lleva funcionando, ha puesto en marcha una gran cantidad de actividades y, sobre todo, está impulsando una nueva concepción del transporte. Esa vitalidad, este nuevo espíritu que de alguna manera representa Murcia, es lo que quiero expresar en mi conferencia que se refiere a la “nueva cultura de la movilidad” que la Unión Europea esta queriendo impulsar.

Efectivamente, todos sabemos que la Unión Europea -y esta es una reflexión que me suele gustar hacer a mis alumnos- no tiene competencias en temas estrictamente de transporte urbano, porque son competencia de las ciudades, ni siquiera el estado tiene competencias directas. Sin embargo, a través de los aspectos de sostenibilidad, cada vez están teniendo más peso, tanto en la política del estado central –que acaba de hacer una nueva estrategia sobre la materia y se está hablando también

de la ley de movilidad sostenible dentro de la economía sostenible- como en la de la Unión Europea: cada vez se está legislando más, sorprendentemente, en ámbitos en los que territorialmente no tiene competencias directas, pero sí indirectamente, en los aspectos ambientales, por los requerimientos de sostenibilidad.

Cuando hablamos de sostenibilidad ¿De qué hablamos?, y esto lo señalo porque a veces podemos simplificar. En un proyecto europeo en el que participé, que se llamaba PROSPECTS, hicimos una encuesta a más de 50 ciudades europeas sobre los aspectos más destacados que incluían en sus planes de sostenibilidad, y resultaron seis prioritarios. Por tanto, la sostenibilidad es algo complejo; no es solamente reducir emisiones, sino que fueron valoradas otras cuestiones: crecimiento económico como elemento clave de la sostenibilidad, la seguridad, la calidad de vida de las ciudades -que las ciudades sean vivibles: el entorno urbano sea un ámbito adecuado para el desarrollo humano y el desarrollo de actividades-, regeneración económica, la calidad ambiental, por supuesto, y también la equidad social.

Procedures for **Recommending Optimal Sustainable Planning** of European City Transport Systems **proSpects**

Objetivos de la sostenibilidad sostenibilidad urbana

 Crecimiento económico	 Seguridad	 Ciudades vivibles
 Regeneración Económica	 Medioambiente	 Equidad

Por tanto, ya vemos que estamos dentro de un sistema complejo y como se decía hace un momento, esto no se puede hacer con una visión sectorial, que quizás es lo que fue tradicional en la planificación urbana: transportes por un lado, infraestructuras por otro, urbanismo por otro, sino con una visión integral de ciudad. A eso es a lo que va el Green Paper, que lanzó la Unión Europea; de momento es un paper de discusión, que se llama precisamente así: Hacia una nueva cultura de movilidad urbana, y que trata de reconciliar precisamente ese crecimiento económico y el desarrollo de nuestras ciudades, con unos estilos de vida que sean sostenibles, que tiendan a la calidad de vida y a la protección del medioambiente. Y eso, de alguna manera, entra en conflicto con los estilos de vida, y los estilos de desarrollo urbano, estilos de ciudad o formas de ciudad, muy dependientes del automóvil. Hay un elemento clave en este documento que se quiere acentuar, y es precisamente que el desarrollo de las ciudades no puede basarse en el condicionante importante de que la circulación de automóviles sea, ubicua, presente en todos los ámbitos y en todas las zonas de la ciudad.



¿Por qué?, pues porque efectivamente las ciudades son un elemento clave dentro de la generación de desarrollo económico, el 80% de los europeos viven en ciudades, y en ellas se genera el 85% de la riqueza de Europa.

Por tanto, el vector de movilidad sostenible, ya no es un tema solamente de cuidar el futuro, de que las ciudades sean agradables, sino que además tiene una razón mucho más profunda, y es que las ciudades o son sostenibles o dejarán de ser ciudades y, por tanto, dejarán de albergar las actividades económicas y comprometerán todo el desarrollo de nuestro continente.

¿Qué problemas tienen las ciudades? Pues tienen una serie de problemas que son conocidos: congestión, emisiones de gases efecto invernadero, contaminación, salud, seguridad personal y accidentabilidad. Y por eso yo creo que la Unión Europea, al ver que hay un conjunto de problemas comunes, pretende buscar soluciones comunes, aunque pueden ser soluciones comunes, pero siempre con un diseño local.

¿Y qué pretende la Unión Europea hacer con este nuevo modelo de ciudad? Pues hay una serie de líneas de actuación que se establecen en el propio documento, como es el desarrollo de los modos sostenibles, el impulso de las tecnologías limpias —en las que las empresas de transporte en España están haciendo un esfuerzo importante—, los sistemas de información —antes el Director General lo ponía de manifiesto, este es uno de los temas que está mejorando mucho, pero todavía queda mucho por hacer—, las necesidades de tener en cuenta los derechos del viajero, y cómo reducir los accidentes, que es otro tema del que todos los gobiernos son plenamente conscientes.

Y para ello hay como tres pilares de acción, uno es planificar el espacio

urbano y controlar la expansión de las ciudades. Yo pienso que el modelo de ciudad europea, está siendo ahora mismo un modelo deseado, imitado en todo el mundo; es decir, no son deseables las ciudades con altísimas densidades del Oriente, ni son deseables las ciudades de América del Norte, o de Australia, donde la baja densidad de población hace que la dependencia del coche sea absoluta. Por tanto, el modelo europeo en el cual se basa el desarrollo urbano debe mantenerse y apuntalarse. Ahora mismo este modelo está amenazado: las ciudades están creciendo en tamaño y extensión –en España se ve clarísimamente-, y por tanto se está rompiendo el modelo de ciudad concentrada, donde hay una oferta de servicios de proximidad y los servicios de transporte público, incluso el viaje a pie y en bicicleta, son alternativas posibles y competitivas con el coche, mientras que en las ciudades americanas, por ejemplo, la dominancia del coche no tiene alternativa. Resolver la amenaza pasa por la restricción del uso del vehículo privado y el desarrollo de un transporte público de calidad, que constituyen los otros dos pilares del Libro Verde.

Libro Verde UE: Towards a new culture for urban mobility

LOS 3 PILARES DEL TRANSPORTE URBANO

Necesarios en toda política local de movilidad exitosa

- **1er pilar:** Planificación del espacio urbano y control de la expansión de las ciudades
- **2º pilar:** Restricción del uso del coche privado en las áreas urbanas
- **3er pilar:** Desarrollo de un transporte público de calidad.

(el TP debe verse siempre como parte de la solución y nunca como un problema)

→ 25 Factores clave: medidas

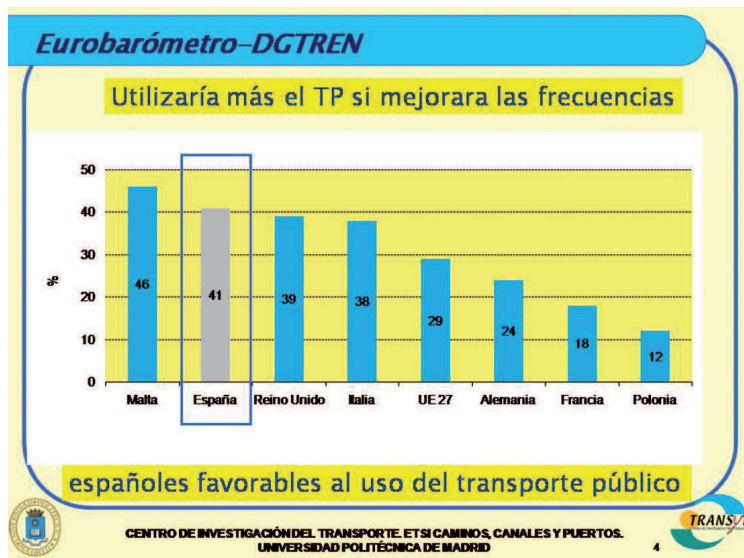


CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE. ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



No voy a entretenerme con las diversas medidas que pueden aplicarse, pero sí quería detenerme un segundo en un estudio, para ver dónde estamos en España en el contexto de la Unión Europea. Me refiero al Euro-barómetro, que se realiza periódicamente sobre diversos temas; en el año 2007 se hizo un Euro-barómetro sobre los transportes, la movilidad urbana en el conjunto de la Unión Europea, analizando qué opinan los ciudadanos sobre una serie de temas y cómo se comportan en su práctica diaria de movilidad.

La primera cuestión que nos muestra el Euro-barómetro es ver con satisfacción que en España tenemos unas pautas de movilidad bastante más saludables que en el conjunto de la Unión Europea. Así, en España los viajes en transporte público llegan al 30%, a lo que hay que sumar un 21% de viajes andando; la bicicleta, por el contrario, presenta menos viajes que en otros países: en Alemania el 16% de los viajes urbanos se hacen en bicicleta, y en el conjunto de la Unión Europea son el 9%. En cuanto se refiere coche, su uso en España es muy inferior al conjunto de las grandes ciudades de los países más desarrollados: un 45% frente al 51% de media en Europa. Y esto es un capital que tenemos, un capital que no podemos dilapidar; es decir, el español está más acostumbrado a caminar, está más acostumbrado a utilizar el transporte público, y también eso influye en el tipo de ciudad que tenemos, que es una ciudad tradicionalmente más densa, más en altura y esto nos ayuda a una movilidad más sostenible: ¡no lo perdamos!



En la propensión a viajar en coche, también podemos ver que los españoles no tenemos esa pasión por la utilización del coche que tienen otros; el apego al coche es menor. Ante la pregunta ¿dejaría usted dejar de utilizar el coche en alguna circunstancia?, hay países como Francia en los que casi un 30% de los habitantes responde “nunca dejaré de utilizar el coche”, o Alemania con un 23%, la media de la unión Europea es un 22%, mientras que en España los coche-adictos son sólo un 10%. Nuestro amor al coche no es tan desafortunado como en otros países, y esto es una buena base para trabajar. Incluso, cuando el Euro-barómetro pregunta: ¿Utilizaría más el transporte público?; a pesar de que lo utilizamos ya bastante, el 40% contesta que lo utilizaría aún más, esto también yo creo que es una buena base de mejora. En resumen, la actitud de los ciudadanos españoles es favorable a la utilización del transporte público.

En cuanto a reducción de emisiones el euro-barómetro pregunta: ¿utilizaría Vd. más los viajes a pie o en bicicleta?; Aquí estamos en una posición quizá peor, pero con diferencias muy pequeñas; por tanto, no hay diferencias sustanciales, y por otra parte en España ya hacemos

muchos viajes a pie, o sea que la pregunta tiene un contexto diferente en Austria o en España, porque el número de viajes a pie del que se parte no es el mismo. En cuanto a la reducción de consumo energético la pregunta es: ¿estaríamos dispuestos a utilizar más el transporte público para reducir ese consumo energético?; Pues efectivamente España está dentro de los países que estaría o tendría esa conciencia ambiental más desarrollada.

Todo esto nos lleva como conclusión a pensar que las ciudades europeas, como hemos dicho antes, están en una buena posición en el contexto internacional, los españoles tienen una conciencia de qué hay que hacer y cómo hay que hacerlo, que es correcta. La situación de otros países está más lejos del ideal. Lo que no podemos es dilapidar el capital de ciudad sostenible que tenemos, de cultura de la movilidad que tenemos, no podemos entrar en una dinámica desarrollista del espacio urbano, para lo que hacen falta elementos administrativos de planificación, como el que nos acaban de mostrar de Cataluña, que en ese sentido es modélico, y el de muchos otros países que están tratando de alcanzar todos esos valores que nuestro sistema urbano tiene.

Pero tenemos algunas amenazas, tomando datos de la encuesta MOVILIA, que también ha mencionado el Director General, y en lo referente a los viajes al trabajo hay más utilización del transporte privado que en los viajes por motivo de ocio, por motivos de estudios, etc. Y vemos que hay una dependencia muy grande -siempre superior al 50%, incluso aquí en Murcia-, del coche, fundamentalmente porque el viaje en coche es casi siempre más rápido que el viaje en otros medios de transporte, y esto es una realidad que hace que cuando tenemos prisa utilicemos el coche.

Otra reflexión a partir de los datos de Movilia, en relación con la Región de Murcia, es que el 65% de los viajes son de menos de 15 minutos;

esto indica que hay un potencial de utilización de transporte público, sobre todo en combinación con los viajes a pie y los viajes en bicicleta, que es una cifra record en el conjunto de España. Sólo supera a Murcia, la provincia de Cádiz que casi alcanza 70% de los viajes en menos 15 minutos, pero Cádiz es una ciudad muy particular, casi una isla, y por tanto la extensión territorial de la ciudad como tal tiene unos límites muy definidos. Por otra parte, el conjunto del tiempo dedicado a viajar a lo largo del día es también de los más bajos de España, apenas 65 minutos. Casi todas las provincias están en el entorno de los 80 minutos, salvo Alicante que está en 60. Por tanto, Murcia cuenta con dos elementos positivos: viajes cortos y poco tiempo dedicado a viajar.

Movilia 2006-07 (encuesta nacional de movilidad)

Datos específicos de la movilidad en MURCIA

- **65% viajes < 15 minutos**
(máxima de ciudades OMM junto con Cádiz)
- **Tiempo medio viajar/día = 65 minutos (de los más bajos)**
(Alicante 60 min)

Del OMM

- **Alta densidad paradas bus/habitante**
- **buena velocidad comercial TP: 15 km/hora (11-13 normal)**

 **CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE, ETSI CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.**
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID  5

Por otra parte, el Observatorio de la Movilidad Metropolitana aporta otros dos elementos positivos en comparación con otras ciudades españolas; primero que Murcia tiene una alta densidad de paradas de autobús por habitante, es decir la oferta es buena y por tanto es un elemento de calidad. En segundo lugar, la velocidad media de circulación del autobús en Murcia es significativamente superior a la media de otras ciudades, que

suele ser del orden de 11-13 kilómetros/hora, mientras que aquí, según los datos del propio Consorcio, es de 15 kilómetros/hora.

Pero también hay puntos negativos y, según el Observatorio de Movilidad Metropolitana de España, Murcia es una de las ciudades que arroja un menor número de viajes por persona en transporte público: unos 50 viajes por persona y año, cuando la media de las ciudades del OMM es de 108 viajes. Es cierto que Murcia no tiene tranvías, ni metros, ni red de Cercanías, ni otros medios de transporte alternativos. Por ello, me parece que el Consorcio tiene una clara razón de ser, para cambiar estas pautas, y crecer en el futuro.

La encuesta MOVILIA constata que el transporte es una actividad social, que es al tiempo una constante personal. El número de viaje por persona y día es prácticamente constante, entre 3,2 y 3,4 viajes/día. Y esta cifra no varía casi, ni con el tamaño de la ciudad, ni con la actividad desarrollada, ni la edad. Incluso los menores no escolarizados, que evidentemente no viajan por su cuenta, también realizan del orden de 3 viajes por persona y día. Lo cual nos lleva a la conclusión de que la movilidad no es algo que dependa de si yo soy rico, si soy pobre, si estoy trabajando o si estoy jubilado, si estoy dedicado a las labores domésticas o soy un niño de tres años, sino que es algo que va inherente a la actividad humana, a la propia vida ciudadana y por tanto es algo que no se puede constreñir, sino que lo que hay que hacer es darle cauce adecuado para que sea sostenible.

Me gustaría reflejar, dentro de este cambio de cultura de la movilidad, algunos pensamientos del profesor Phil Goodwin y Werner Brög; el primero, de la Universidad de Oxford, ahora ya retirado, y Werner Brög, que es director de SOCIALDATA, que es probablemente la empresa de encuestas de transporte mas grande de Europa. Los dos inciden en la misma idea, que no se trata tanto de analizar, como hemos hecho los

ingenieros siempre, qué movilidad tenemos, qué autobuses, cuántos viajes por persona, etc., sino como modificar esa conducta de la movilidad, cómo hacer que la movilidad sea más sostenible, o que se mantenga la sostenibilidad de nuestra movilidad. Y Werner Brög decía, no sin razón, que la movilidad empieza en la mente, en la cabeza, porque empieza en el momento que yo tomo mi decisión, si echo las manos al bolsillo para coger las llaves del coche, o si pienso: a lo mejor puedo ir caminando o en transporte público. Es decir en esa decisión inicial de cómo me voy a trasladar es donde empieza efectivamente la movilidad; no se puede cambiar cuando ya voy con el coche sentado, pensando por dónde voy o dónde aparco.

Esto nos lleva también a una reflexión que a mí me parece interesante, que es el llamado Principio de Zahavi, que todos los planificadores deben tener en cuenta, y es que, aunque parezca sorprendente, el tiempo que dedicamos a viajar es prácticamente una constante universal. En un estudio referenciado por Schafer, realizado en once países y sesenta ciudades, donde se analiza qué tiempo dedican los habitantes a cada una a las actividades cotidianas, se confirma dicho principio. Pone de manifiesto que cuando uno trabaja más, uno duerme menos, reduce su tiempo libre, o come en menos tiempo, pero sin embargo el tiempo que dedica a viajar al día es aproximadamente constante: un poco más de una hora, como decía Zahavi. Esto es una constante universal, confirmada por muchos otros estudios. Y eso quiere decir que, si uno tiene el mismo tiempo para viajar y hace viajes más largos, pues hará menos viajes, su calidad de vida desciende. Si conseguimos que la coordinación en el transporte urbano, que los viajes a pie o bicicleta coordinados con el transporte público sean mejores, más rápidos, nuestro tiempo disponible será mayor porque el tiempo que voy a destinar a viajar globalmente va a ser el mismo.

Y con esto quiero hacer una reflexión final, relativa a la planificación urbana. Lo que tenemos que hacer es coordinar nuestros objetivos de planificación, de una manera armónica, como si se tratara de una orquesta, bajo un director que combinara los diversos instrumentos o medidas, como muestra la ilustración: un poco de barreras de peaje, algo de autobús, alguna prohibición de aparcamiento, un poco de tarifas, etc. Lo que quiero decir es que ninguna medida aislada resuelve los problemas, es necesario un conjunto de medidas debidamente combinadas. Podemos citar el caso de Londres, donde el peaje de congestión está ayudando a financiar el transporte público, o las soluciones de complementariedad de modos tipo park-and-ride, entre otros muchos ejemplos. También hay que identificar si hay algunos perjudicados, a los cuales hay que facilitar compensaciones adecuadas, etc.



Con todo ello, podemos retrotraernos a lo que decía el Informe Buchanan en el año 63, de que ha irrumpido un elemento que ha distorsionado la movilidad de nuestras ciudades de una manera clara, que es el coche, y afirmaba de modo absolutamente premonitorio: “apenas podemos man-

tener a este monstruo de gran poder destructivo y aun así lo amamos profundamente”. Efectivamente, uno no ama igual al autobús que a su propio coche, evidentemente, ni a la bicicleta, por lo que hay un elemento de juego no equitativo entre unos modos u otros, que debemos superar. Concluyendo, creo que es tiempo de cambiar los paradigmas de la movilidad, cambiar la idea que el coche es símbolo de calidad de vida y de riqueza, puesto que los países ricos están apostando, cada vez más, por el transporte público, por la bicicleta y por el caminar. Considerar que el verdadero lugar para una residencia de calidad no es la periferia de las ciudades sino el centro urbano, donde puede haber edificios de calidad, con buena accesibilidad; lo que aporta el centro urbano es, precisamente, la proximidad a los servicios, cosa que no aportan las periferias. La residencia en chalets o urbanizaciones puede ser un signo de riqueza, pero aporta poca riqueza en movilidad y tiene elevados costes económicos y ambientales. Y por último, hay que cambiar el paradigma de que el crecimiento urbano es algo bueno en sí mismo, como se ha predicado durante décadas, fijando objetivos de extensión de la ciudad. Puede serlo, si está bien estructurado y bien programado ese desarrollo, pero la ciudad densa en sí, aporta unos elementos de calidad de vida que no puede aportar la ciudad extensa.

Muchas gracias.

Sesión
Luis de Grandes Pascual

6

IIFORO^{DE}_{LA}
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Conferencia: “Programas de Apoyo de la U.E. a la Movilidad Sostenible” .

Intervención Excmo. Sr. D. Luis de Grandes Pascual

Buenos días excelentísimas y ilustrísimas autoridades, señoras, señores, queridos amigos. Cuanto nos encontramos verdad, Juan Miguel en estos Foros, muchas veces y nos encontramos gentes de diferentes ópticas políticas porque hoy esto no es una campaña electoral.

Tuve el honor y la ocasión de estar en la campaña en Cartagena y hoy vengo a Murcia como siempre feliz porque esta es una gran ciudad y una gran Región, pero no de campaña, sino a reflexionar desde una óptica lo más aséptica posible, intentando ser riguroso e intentando que los problemas que vivimos en Europa, transmitir cual es el estado de la inquietud de las cosas, en qué medida nos afectan a España y en qué medida le afectan a la Región y a cada uno de los españoles.

Yo trazaré unas líneas con independencia del tema de hoy, al que ya he podido comprobar que ha habido ponentes muy ilustres y muy competentes.

Tratar una panorámica de carácter general del transporte y luego descender de lo concreto, a lo que son los últimos movimientos en el ámbito

europeo del tema del que se ha venido ocupando este Foro.

Por tanto, para mí es un placer el que reflexionemos juntos sobre el alcance del concepto de movilidad sostenible.

Para empezar les diré que constituye una de las principales prioridades de la agenda política y no solo europea, lo paradójico es que este concepto que a día de hoy nos parece del todo natural y lógico pues liga la movilidad con la sostenibilidad.

La persecución de medidas que faciliten el transporte de las personas y de las mercancías, con el debido respeto al medio ambiente, hasta hace poco permanecían completamente desligados. No resultaría osado decirles que no es hasta el Libro Blanco de la Política de Transportes del año 2001, lanzado por quien fuera Vicepresidenta y Comisaria Responsable de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, nunca olvidada, cuando verdaderamente la Unión da un impulso considerable a sus deseos de una política de transportes respetuosa con el medio ambiente, hasta entonces la movilidad vivía en matrimonio con el crecimiento económico, eso sí, un matrimonio mal avenido, pues estaba ignorando los efectos perjudiciales que su unión conllevaba, los efectos medioambientales, disociales, perniciosos que entrañaba el tándem de más transporte para conseguir un mayor crecimiento de la economía.

Es cierto que la movilidad es un elemento fundamental del crecimiento económico y generador de empleo y debe mantenerse así, pero la fórmula no debe ser más transporte sino mejor transporte, mayor crecimiento económico. Esto nos conduce a otro término en boga, la comodidad que no significa otra cosa que la combinación de los distintos modos de transporte de manera óptima en perfecta simbiosis, volveré a ella más tarde.

Por lo que respecta a la sostenibilidad residía en el cofre de los deseos más anhelados por Europa y que decir tiene que en España ese concepto nos sonaba si no a chino, a ruso, es decir, quedaba lejos de nuestras prioridades y desgraciadamente de nuestra sensibilidad, afortunadamente las cosas han cambiado tanto en Europa como en España y para muestra un botón.

La Región de Murcia que celebra el II Foro de la Movilidad ya lo hizo previamente en febrero de 2008 para acoger el Forum Eurocitys de Movilidad con motivo del Libro Verde sobre la Movilidad Urbana, lanzado por la Comisión en septiembre de 2007 y en el que parte fundamental del proceso es la consulta que se lanza a todas las partes afectadas.

Murcia logró así constituirse en pionera, no solo de España, sino del Sur de Europa en la defensa de una nueva cultura de movilidad y de calidad urbana, reuniendo tanto Instituciones locales y regionales, como nacionales y europeas para mostrar el valor añadido de la participación de todos en el desarrollo de una movilidad urbana sostenible.

De este asunto me ocuparé con más detalle después en mi exposición, ahora querría darles unas pinceladas a modo de introducción sobre la importancia que reviste la Política Comunitaria de Transportes en el proceso de integración europea para entender bien su valor añadido, no solamente desde el punto de vista económico, contribuyendo al desarrollo y a la competitividad, sino también desde el punto de vista social, favoreciendo la circulación de los ciudadanos y de las mercancías.

En cifras el sector de los transportes representa algo más del 7% del producto interior bruto de la Unión Europea y emplea al 5% de la población de la Unión. Los murcianos saben bien de lo que estoy hablando, no en vano los transportes y la red infraestructuras constituye el catalizador

del que se sirve la Región, además de, por supuesto, una cultura asentada en el buen hacer y basada en una dedicación diligente de nuestros campos de cultivo que han convertido a Murcia, entre otras muchas cosas, en líder de la producción hortofrutícola de Europa.

La importancia de los transportes va hoy en día más allá, debido al marco de crisis económica en el que vivimos, donde la palabra movilidad cobra nuevos sentidos y puede suponer el hallazgo de nuevos puestos de trabajo, es ahora cuando mejor se aprecia la capacidad de las vías de transporte para hacer instrumento de cohesión territorial y social.

Esto ha tenido reflejo en el Plan Europeo de recuperación económica que cuenta entre sus prioridades acelerar las inversiones en infraestructuras con el fin de dar un empuje inmediato a la economía. Si bien lo deseable hubiera sido aportaciones adicionales al presupuesto actual, ya escaso de por sí, para los grandes proyectos de infraestructuras que se cifran en el periodo 2007-2013, ya saben que se denominan en las jergas europeas las perspectivas financieras en ocho mil millones de euros.

Lo que finalmente decidió la Comisión Europea, conjuntamente con los estados miembros fue una inyección de liquidez que permitiera acelerar la ejecución de los proyectos, así la Comisión Europea lanzó a finales del mes de marzo del presente año una convocatoria de propuestas dotada de 500 millones de euros para proyectos transeuropeos de transporte con la vista puesta en que se empiecen a realizar antes de que finalice 2009, gracias a ello se logrará adelantar fondos existentes que se habrían reasignado en 2010 con ocasión de la evaluación intermedia del Programa Plurianual de las Trends, las redes transeuropeas.

Otras de las acciones dentro del Plan Europeo y de la recuperación económica que se pretende desarrollar a nivel comunitario y que afectan

de manera positiva a nuestros propósitos son los siguientes, enumerándolos:

Primero, la aceleración de los pagos de los programas financiados por los fondos estructurales y el Feder y movilización de posibilidades que permitan reforzar las inversiones en infraestructura y la flexibilización de la gestión de los fondos estructurales, varios de ellos son los proyectos en los que España participa y además de constituir las principales vías de salida hacia Europa para los pasajeros y mercancías representan una opción sostenible pues se hace la puesta por el uso del ferrocarril. Muy brevemente me referiré a ellos.

El proyecto prioritario número 3, conexión ferroviaria de alta velocidad comercial, principalmente para pasajeros pero que podría gozar de transporte mixto con las mercancías del sudeste de Europa entre Portugal, España y Francia.

Dicho corredor parte en origen desde Lisboa hacia Madrid para después abrirse en dos vertientes; La llamada Atlántica que da salida hacia Francia desde el País Vasco y la denominada Mediterránea desde Cataluña.

Dicho proyecto es bien conocido por todos ustedes, por un lado por el éxito en el grado de ejecución del proyecto, durante los gobiernos de Aznar se consiguió llevar el Ave a Zaragoza en el 2003 y se dejaron más de 800 km de alta velocidad ya elaborados, programados y licitados para cuando la Sra. Álvarez tomó el testigo al Sr. Cascos.

Por el contrario siento decir y no es simplemente una crítica gratuita que imponderables, más problemas de gestión, ha provocado que la conexión ferroviaria entre Barcelona y Gerona, fundamentalmente para terminar con el aislamiento ferroviario español respecto de Europa, acu-

mule un retraso de 3 años sobre el plazo inicial.

Este proyecto junto con el del Túnel de Vignemale, proyecto nº 16 eje ferroviario de mercancías Sines-Algeciras-Madrid-París concentrando la salida hacia Francia por el Pirineo Central, resultan vitales para asegurar el éxito de España en Europa, son estos los proyectos que harán de nosotros un país más dinámico y próspero, capaz de competir de nuevo con las regiones más avanzadas de Europa.

Los franceses lo saben bien, saben que alguna Región como Murcia es más competitiva que ellos en muchos ámbitos, entre otros en la agricultura y no quieren que desaparezcan las ventajas de su llamado campo francés, por eso se empeñan una y otra vez en que Europa termina en los Pirineos.

Hay que elogiar a los franceses en la actualidad en su clara colaboración y decidida a favor de la lucha contra el terrorismo, pero no olvidemos que los franceses son claros defensores de sus intereses con creces, que en estos momentos son amigos, pero también adversarios en términos competitivos de economía y hay que decirlo sin temor naturalmente a que esto sea una descalificación de amigos, pero que tienen intereses contrarios.

Y Europa no solo es un gran sueño político, sino que es un foro y un foco, y un zoco de intereses concretos donde los países no deben de hacer dejación de sus intereses. Claro ejemplo de su actitud egoísta es el famoso túnel por el Macizo Vignemale del que les hablaba hace unos instantes. Se supone que tiene que convertirse en la puerta que dé un verdadero acceso a España y a nuestras mercancías en Europa, visto además el grado de congestión extrema que se vive en los pasos transfronterizos de Irún en El País Vasco y de la Junquera en Cataluña

donde cada día permanecen retenidos miles de camiones españoles con el coste social y medioambiental añadido.

Tratándose éste de uno de los treinta proyectos prioritarios europeos significa que está en la mesa de negociaciones desde el año 2004, año en el que tanto el Parlamento Europeo como el Consejo definieron hasta treinta proyectos de alto interés europeo cuya fecha máxima de realización se tenía que situar en el año 2020. Pues bien, estamos a mitad del año 2009, han pasado más de 5 años y el proyecto para el corredor ferroviario de mercancías sigue estando vivo solo en el papel.

Por el momento lo que hay es el compromiso de Europa de conceder a España y Francia ayuda financiera para los estudios de viabilidad, a este panorama desesperanzador habría que añadirle una vieja reivindicación de España en el que hay consenso político, por cierto, de los partidos, lo que es eficaz que estemos juntos.

Me estoy refiriendo al famoso y deseado Corredor Ferroviario de Mercancías del Mediterráneo, que no ha sido incluido hasta el momento entre los grandes proyectos europeos. Su inclusión resulta indispensable para ofrecer una eficiente salida de los productos del Levante español, y singularmente de Murcia, hacia el norte del país enlazando el corredor del Mediterráneo con los otros dos grandes corredores, el 3 en su vertiente catalana y el 16, y tener como destino final el centro y el norte de Europa.

Pero en esta vida hay que ser perseverantes para alcanzar los objetivos que uno pretende y, en este sentido, estoy orgulloso de poder decirles que en el ejercicio de corrección de los grandes proyectos que la Comisión Europea acometerá en el año 2010 ya se ha hecho su reclamación, exigiendo que la revisión de las Redes Transeuropeas no solo se

circunscriba a los treinta proyectos prioritarios actuales, sino también a otros como el caso del Corredor del Mediterráneo para crear una red más extensa, además dichos nuevos proyectos podrán beneficiarse de los Fondos de Cohesión.

Estamos por tanto, señoras y señores, lejos todavía de hacer realidad la gran meta europea que todos compartimos, y los murcianos, ustedes en particular, tender hacia un sistema de transportes sostenible donde la denominada comodidad, como me refería al principio de mi exposición sea un vocablo común a todos y aprovechable.

La comodidad consiste en la optimización de los diferentes modos de transportes combinando, en la medida de lo posible, el camión o el turismo con el ferrocarril y que éstos lleguen tanto a los puertos marítimos y fluviales, todo ello con la intención de crear un mayor grado de bienestar económico y social, queremos transportes eficientes desde el punto de vista del coste beneficio y eficientes desde el punto de vista ecológico. Esta se supone que es la apuesta de futuro de la Unión y también debe ser la nuestra, pero con una clara diferencia y es que debemos tratar de integrar a todos los modos de transporte sin discriminación alguna.

Y lo digo con conocimiento de causa puesto que hasta el momento lo que ha venido haciendo la Unión Europea, esto es la Comisión, una gran parte del Parlamento Europeo y los gobiernos nacionales, ha sido penalizar al transporte por carretera, en especial el camión además de poner trabas a la liberalización del desarrollo del ferrocarril, del transporte marítimo.

Poner palos en las ruedas, a mi juicio, del camión antes de tener alternativas reales y serias sería el ejercicio. Permítanme un término que me

invento sobre la marcha que sería “la ecotontología” que puede llevar al sector a la ruina. Una cosa es la sensibilidad económica y otra cosa es echar piedras claramente sobre nuestro propio tejado, y no nos engañemos el transporte por carretera forma parte del la receta del éxito de España al situarnos en ese terreno entre los más competitivos.

La lucha contra el cambio climático, la contaminación ambiental son las grandes excusas para poner palos en las ruedas del camión y el autocar, y esto no lo podemos tolerar. A mi juicio, las empresas españolas de transporte por carretera cuentan con las flotas más modernas de Europa y están en la última en cuanto a la normativa Euro en lo que se refiere a la contaminación de CO₂.

Respecto al desarrollo del ferrocarril de nada sirven las grandes aspiraciones de Europa si se sigue permitiendo una política de proteccionismo, esto se puso de manifiesto tanto en la Propuesta de Reglamento por el que se regula la Contratación Pública de los Servicios Regulares de Transportes de Viajeros por Ferrocarril y por Carretera, el reglamento 1370/2007 y la directiva 2007/58 sobre el Desarrollo de los Ferrocarriles Comunitarios en las que el Consejo no aceptó la propuesta del parlamento de liberalizar los mercados nacionales ferroviarios en aquellos países donde no estuvieran ya liberalizados. No es el caso de España, abduciendo a la especial situación de los servicios de transportes públicos de viajeros por ferrocarril, es decir, razones de fuertes inversiones y cohesión territorial.

A lo máximo que llegó el Parlamento a obtener de los gobiernos de la Unión, es el que la Comisión Europea realice antes de que finalice el año 2012, un Informe donde se realizará un estado de reparación para una mayor apertura del mercado ferroviario nacional. Lo mismo ha ocurrido con la liberalización de los puertos donde determinados sindicatos endo-

gámicos le ganaron el pulso a la Comisión y al Parlamento de una forma vergonzosa, aquí de nuevo algunos españoles nos quedamos prácticamente solos en la defensa del transporte marítimo como alternativa sostenible, pues a la hora de la verdad la delegación socialista y siento criticarla, acabó por plegarse a las voluntades de quienes defendían que la liberalización supondría una merma, una supuesta merma en las condiciones laborales, y supone a mi juicio, todo lo contrario, la transferencia de carga a los puertos incrementaría el volumen de operaciones en los mismos, lo cual a su vez conduciría a un incremento del empleo.

Por lo que respecta a la búsqueda de una movilidad sostenible en los núcleos urbanos, la intervención de la Comunidad en este ámbito ha sido la de abandonar, abordar desde el enfoque comunitario, respetando plenamente el principio de subsidiaridad, que es el que debe regir los problemas a los que se enfrenta el transporte urbano con la intención última de buscar soluciones satisfactorias, las razones son varias y de gran calada.

La razón fundamental es de naturaleza económica y social, ya que en la actualidad en la Unión Europea más del 60% de la población vive en el medio urbano, en las zonas urbanas se genera casi el 85% del producto interior bruto de la Unión Europea, constituyendo el motor de la economía europea atrayendo inversión y empleo, factores decisivos para el correcto funcionamiento de la economía, sin lugar a dudas las zonas urbanas constituyen hoy el entorno vital de la inmensa mayoría de la población y es indispensable que la calidad de vida en ellas sea lo más alta posible.

El aumento del tráfico en los centros de las ciudades provoca una congestión crónica con numerosas consecuencias negativas por la pérdida de tiempo y los daños al medio ambiente, debido a este fenómeno la

economía europea pierde cada año entorno a 100.000 millones de euros lo que representa el 1% del producto interior bruto de la Unión Europea.

Otro factor importante a tener en cuenta es el impacto que el transporte urbano tiene en el medio ambiente y es que la circulación urbana, utilitarios privados y vehículos públicos, es la causa del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera.

El Plan de Acción de la Comisión Europea que debe seguir el Libro Verde y que no existe por el momento, puesto que la Comisión viene retrasando su presentación por causas que no quedan del todo claras, deben ofrecer soluciones viables.

En este punto me atrevo a darles una primicia que espero que los hechos no me desmientan, una nueva demora, así dentro de cinco días según mi información, el próximo día 16 el Colegio de Comisarios recibirá la propuesta definitiva del Vicepresidente Tajani y será aprobado al fin.

El Parlamento ya ha dado soluciones al cumplimiento de su palabra y como muestra de su compromiso a través de un informe iniciativa, no vinculante, respaldado por una amplia mayoría en el pleno.

Los puntos más importantes a destacar serían los siguientes:

1º Como principio establece que los problemas que plantean las zonas urbanas no pueden abordarse como políticas modales, sino mediante un enfoque en términos de usuarios y sistemas de transportes integrados en los que se tengan en cuenta asuntos vinculados al transporte, inserción social, ruido, la seguridad, competitividad y medio ambiente, propone así mismo que sea requisito indispensable en la programación

y en la elección de los proyectos con cargo a los fondos estructurales.

2º La promoción de energías limpias y vehículos eficientes a través de la denominada contratación pública ecológica, cuando las autoridades a la hora de conceder la explotación de un servicio deben tener en cuenta una serie de criterios, por ejemplo, la apuesta por vehículos más ecológicos, el cumplimiento normativa europea en materia de normas Eurocinco y eficientes, desde el punto de vista energético (coches eléctricos, pilas de hidrógeno, etc.).

3º En materia de normalización y armonización pide la elaboración de reglamentaciones europeas específicas, sobre todo en lo que respecta a la instalación de zonas medioambientales y de sistemas de peaje sin que menoscaben o limiten la movilidad.

Las exigencias técnicas y organizativas para la interoperabilidad de los distintos modos de transporte, la movilidad de las personas discapacitadas, de las personas mayores y de las personas con niños pequeños y la seguridad vial por ser escenario las zonas urbanas de un tercio de los accidentes de tráfico.

4º En materia de financiación constata que la Unión Europea puede aportar una contribución importante a la financiación de las medidas en el sector del transporte urbano, por ejemplo; con los créditos de los Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión y pide a la Comisión que asuma su responsabilidad en el sector, que trabaje entre otros conjuntamente con el Banco Europeo de Inversiones, en mayor medida en el desarrollo de nuevos instrumentos de financiación, tipo Marco Polo, en especial con la aplicación de la SIT, ya saben los Sistemas Inteligentes de Transportes.

En materia de investigación y desarrollo el informe subraya la necesidad de fomentar el progreso tecnológico, en cuanto al desarrollo de tecnologías para vehículos no contaminantes.

Los sistemas inteligentes de transporte los SIT pueden aportar una contribución importante, entre otras cosas al aumento de la seguridad vial, mejoras en la gestión del tráfico, información en tiempo real sobre la situación de un autobús o de un tren, que redundará en beneficio de todos, permitirá la puesta en marcha de las tarjetas inteligentes que podrán funcionar en distintos modos de transporte, tren más bus, más tranvía, más metro y que desempeñarán también funciones diversas como pagos relacionados con el transporte u otros, como los estacionamientos.

Finalmente, el Informe sugiere la difusión e intercambio de Buenas Prácticas a través de fondos europeos permanentes sobre la gobernanza de los transportes, así como foros de Internet.

Señoras y señores, la Comunidad debe aprovechar el potencial que ofrecen las empresas prestadoras de servicios de transportes de pasajeros por un lado, y el compromiso ineludible de las ciudades, para conseguir entre todos una mayor movilidad respetuosa con el medio ambiente y beneficiosa para los usuarios y para el desarrollo sostenible de nuestras ciudades.

Muchas Gracias.

Conclusiones

IIFORO^{DE}
LA
MOVILIDAD
de la Región de Murcia

Conclusiones II Foro de la Movilidad de la Región de Murcia

1. TRANSPORTE PÚBLICO Y ESPACIO URBANO

El modelo de las ciudades del siglo XXI ha de estar orientado hacia una mayor igualdad entre peatón, vehículo privado y transporte público. Es necesario un reparto de espacio a partes iguales entre los desplazamientos a pie y los desplazamientos en vehículo privado/público, en una ciudad compacta pero a la vez dispersa como es la nuestra. En este sentido, más de la mitad de la población de Murcia se concentra en áreas urbanas, donde más del 50 por ciento del suelo está destinado a la circulación de automóviles, cuyos gases provocan en un 40 por ciento el efecto invernadero.

Es necesario ordenar los entornos urbanos para reducir los espacios destinados al vehículo privado, ganándolos para el ciudadano y el transporte público de viajeros.

Un desplazamiento de casa al trabajo consume 90 veces más espacio urbano e infraestructuras que ese mismo desplazamiento realizado en metro, y 20 veces más que si se hubiera realizado en autobús o tranvía. Si todos nos trasladásemos al trabajo en vehículo privado el espacio necesario para el estacionamiento equivaldría al total de superficie destinada a actividades empresariales.

- La sostenibilidad no es una opción, es una obligación.
- El Transporte Público es uno de los pilares básicos de la sostenibilidad.
- El Transporte Público en autobús es el modo de desplazamiento más eficiente en la mayoría de ciudades de España.

· Para que el transporte público sea eficiente es imprescindible la reserva de espacio viario, de manera que se pueda mantener una velocidad comercial adecuada que:

- Haga el servicio atractivo a los usuarios.
- Reduzca los costes de explotación.

La integración del transporte público y de la planificación urbana aporta muchas ventajas y tiene una influencia recíproca. El transporte público de calidad permite atender con facilidad y eficiencia los desplazamientos, y las comunidades en las que se implantan estos proyectos se vuelven más accesibles, generando otras ventajas socioeconómicas.

En la actualidad, la calidad del transporte público, el fomento de los modos no motorizados y la sensibilidad hacia el entorno forman parte de la imagen de las ciudades europeas, para sus habitantes y visitantes, tanto como sus monumentos y su historia.

La movilidad es el gran reto de las ciudades del futuro. El transporte colectivo, imprescindible por sus ventajas, por la escasez progresiva del suelo, y por el aumento de vehículos, hace necesario un reparto eficiente del espacio viario.

Resolver los problemas sobre movilidad sería apuntalar el cuarto pilar del estado de bienestar, después de la sanidad, la enseñanza y las pensiones.

2. PLATAFORMAS RESERVADAS. EXPERIENCIAS Y DEBATE

Las plataformas para vehículos reservados están perfectamente prepa-

radas para competir con el vehículo privado y ejemplo de ello es que en Madrid tiene más demanda el carril reservado a transporte público que los cuatros carriles destinados a vehículos privados.

Para ofrecer un servicio eficiente es necesaria la suma de varios elementos, como son las plataformas, los puntos de intercambios, y la relación con el resto de modos.

No hay plataformas mejores ni peores, sino que cada una responde a un tipo de necesidades concretas.

- Los sistemas de autobús con plataforma reservada permiten una solución ágil, sencilla y menos costosa de los problemas de movilidad.

- Estos sistemas presentan costes muy inferiores a los otros sistemas más rígidos de plataforma reservada. Son ejemplos exitosos el denominado BUS RAPID TRANSIT (BRT), así como el propio Transmilenio de Bogotá o Curitiba.

- Actualmente la capacidad de los BRT es similar a sistemas por raíles, contando aquéllos con mayor flexibilidad y cobertura, por lo que el BRT puede competir en la mayoría de ciudades españolas, con cualquier modo, y a un menor precio.

Habría que:

- Integrar políticas de transporte público y planes de movilidad en la planificación urbanística.

- Incorporar los estudios de movilidad, tráfico y transporte público en el planeamiento general o desarrollo, con particular atención a las infraes-

estructuras de uso público (hospitales, universidades, Administración)

- Ampliar la red de aparcamientos disuasorios en las paradas de bus, tren o tranvía.

- Ampliar las redes de carril bici.

- Crear redes de carriles bus de entrada a Murcia, Cartagena y Lorca.

- Incorporar un estudio de transporte público que defina sobre la red vial los elementos que deben establecerse como plataformas reservadas del transporte público en superficie (edificabilidad del sector y asumir más del 50 por ciento de los viajes motorizados).

3. PROGRAMAS DE APOYO DE LA UE A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El 72 por ciento de la población europea vive en zonas urbanas, y el 85 por ciento del PIB en la UE se genera en las ciudades, por lo que hay una auténtica necesidad de un transporte sostenible en cuanto a medio ambiente: CO2, contaminación, ruido; competitividad: congestión; sociedad: cambio demográfico, inclusión social, salud

El modo de viajar no sólo afectará al futuro desarrollo urbano sino al estatus económico de ciudadanos y empresas, por lo que la movilidad urbana es un elemento central del transporte a larga distancia que empieza y/o termina en zona urbana y atraviesa ciudades.

Ayuntamientos, regiones y gobiernos nacionales tiene mucho que ganar del apoyo europeo.

La UE debe facilitar la acción a nivel local.

4. ACTUACIONES DE GESTIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES. EXPERIENCIAS Y DEBATE

El cambio de paradigma propiciado por el agotamiento de los combustibles fósiles hace necesaria la articulación de nuevas políticas de movilidad basadas en las energías alternativas.

La tendencia a la electrificación en la automoción está cobrando cada vez más fuerza. El fomento del vehículo eléctrico y, especialmente, el abaratamiento de su coste es una prioridad para los gobiernos europeos, ya que permite ahorrar más del 50 por ciento de las emisiones de CO2.

El derecho a la movilidad es el principal reto del siglo XXI.

Desde la Administración deben potenciarse tres pilares básicos: una mayor peatonalización para la recuperación de los espacios urbanos, el fomento del transporte colectivo y la puesta en marcha de carriles bici. La concienciación social es esencial para conseguir un verdadero cambio de hábitos en lo que a movilidad se refiere.

5. TRANSPORTE, URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: HORIZONTES LEGISLATIVOS

La Unión Europea tiene, cada vez, acciones más decididas en el ámbito de la movilidad metropolitana.

El objetivo común es avanzar hacia una nueva cultura de la movilidad urbana, que concilie el desarrollo económico en las ciudades con la calidad de vida y la protección medioambiental y que permita estilos de vida menos dependientes del automóvil, ya que, conseguir una movilidad urbana sostenible es crucial tanto para la calidad de vida como para la

salud de la economía.

Para ello las ciudades tienen una serie de retos que superar como:

- Congestión
- Gases de efecto invernadero
- Ruido y contaminación
- Problemas de salud y seguridad personal
- Accidentalidad

Son problemas comunes a todas las ciudades, y por ello la UE se compromete a buscar soluciones para todos y desarrollar una nueva cultura de movilidad.

Los tres pilares del transporte urbano, necesarios en toda política local de movilidad exitosa son:

- 1er pilar: Planificación del espacio urbano y control de la expansión de las ciudades.
- 2º pilar: Restricción del uso del coche privado en las áreas urbanas.
- 3er pilar: Desarrollo de un transporte público de calidad.

Es necesario cambiar los paradigmas de la movilidad, como que tener coche es signo de riqueza, o que vivir en la periferia da calidad de vida. Los países ricos apuestan por el transporte público, el uso de la bicicleta

y el caminar.

Es importante la concertación y la participación social en la planificación de plataformas reservadas, y las políticas de movilidad derivadas de ellas.

- Todos los municipios y núcleos de población han de disponer de un servicio de transporte público adecuado a sus demandas de movilidad.

- Se tiene que garantizar el acceso del conjunto de ciudadanos a la red de servicios sociales: centros sanitarios, educativos, centros de actividad laboral.

- Potenciar el efecto red impulsando la complementariedad y coordinación de los servicios bus-tren y los servicios de transporte urbano y interurbano. Es decir, racionalizar los recursos destinados al transporte público

6. PERSPECTIVA EUROPEA SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La política de transporte resulta esencial en Europa, sin la cual no existiría el mercado interior, y es vital para la economía de los países.

El corredor Mediterráneo es de vital importancia para lograr una mayor competitividad y oportunidad de crecimiento y desarrollo para la Región de Murcia.

Edita:

Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia

Imprime:

Graficas San Gines, S.L.

ISBN 978-84-87138-57-5

Impreso en España

Todos los derechos reservados