

MOVILIDAD URBANA “MOVERSE POR LA CIUDAD”

DOCUMENTO DE POSICIÓN DEL GRUPO SOCIALISTA



PSE

Grupo Socialista en el
Parlamento Europeo

En una época de cambio climático, de aumento del precio de la energía y de otros problemas, necesitamos nuevas perspectivas de cómo vivimos y de cómo nos movemos. Hoy en día, la mayoría de nosotros vivimos en ciudades y nos desplazamos en coche; sin embargo, somos cada vez más conscientes de que, si queremos tratar el tema del calentamiento a nivel mundial, debemos cambiar nuestros hábitos. Este folleto trata de lo que llamamos movilidad urbana. La movilidad urbana engloba una serie de cuestiones que se inscriben en los ámbitos del transporte, el medio ambiente, el desarrollo social y económico, el urbanismo, el empleo y la vivienda, y se centra en el modo de establecer objetivos claros para reducir la contaminación del tráfico, la congestión, los ruidos y los accidentes de tráfico urbano. Los socialistas europeos son conscientes de estos problemas y están trabajando para solucionarlos. Este folleto especial incluye una versión concentrada sobre cómo mejorar nuestro entorno urbano – nuestras ideas principales sobre la movilidad urbana.



Brian SIMPSON, coordinador del PSE en la Comisión de Transportes

febrero 2009



La Unión Europea ha publicado un Libro Verde sobre el transporte urbano y ahora estamos a la espera de que presente un plan de acción sobre movilidad urbana. El Grupo Socialista en el Parlamento Europeo acoge con satisfacción esta iniciativa. La sostenibilidad general de Europa y su capacidad para abordar problemas como el cambio climático, la eficiencia energética y el cambio demográfico dependerán por completo de la capacidad de sus grandes centros urbanos para hacer frente a estos retos de manera eficaz. Una Europa sostenible sólo es posible con ciudades sostenibles. En el presente documento, el **Grupo Socialista** en el Parlamento Europeo expone sus prioridades políticas en materia de movilidad urbana.

*La UE debería promover un **enfoque integrado y a largo plazo de la movilidad urbana**. La movilidad urbana es una cuestión compleja que afecta a muchos ámbitos. Por tanto, las autoridades de transporte, medio ambiente, desarrollo económico y social, urbanismo, empleo y vivienda deben colaborar con organizaciones sociales y empresas para desarrollar un enfoque amplio de la movilidad urbana. Todos los niveles de la administración deberían implicarse en este proceso. En él deberían cooperar las autoridades locales, regionales, nacionales y europeas. **La UE debería ser un socio y facilitador importante, respetando desde luego el principio de subsidiariedad (según el cual las decisiones deberían tomarse lo más cerca posible del nivel local), y promover una cooperación muy estrecha cuando sea necesario.***

*Europa debería fijar **objetivos claros** para remediar los principales problemas relacionados con la movilidad urbana. Habría que elaborar un **programa de trabajo claro para reducir la contaminación, la congestión, el ruido ocasionados por el tráfico y los accidentes de circulación**. Habría que evitar el uso de vehículos privados. Las ciudades deberían adoptar una política intermodal y/o comodal integrada que priorice el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie por encima de otros medios de transporte.*

A fin de conseguir los objetivos fijados en este programa de trabajo, cada ciudad debería elaborar un **plan de movilidad urbana sostenible** a largo plazo. Estos planes también tendrían en cuenta las necesidades de movilidad de las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad y socialmente vulnerables. El acceso a la movilidad para todos sería uno de los principios básicos a tener en cuenta.

Esto requiere, en primer lugar, investigar en profundidad: cada ciudad debería examinar las necesidades de movilidad específicas de los ciudadanos vulnerables y actuar en consecuencia. El papel de la UE consiste en intercambiar las mejores prácticas en este terreno y, si procede, adoptar iniciativas legislativas adecuadas para que todo el mundo pueda moverse independientemente de factores como la edad, la salud o el nivel de renta.

Además, en los planes de movilidad urbana sostenible debería incluirse **una estrategia de distribución de bienes y servicios en las ciudades**. La planificación inteligente de la logística urbana constituye uno de los factores fundamentales que harían que estos planes funcionaran.

La recopilación de datos compatibles y las referencias comparativas sobre movilidad urbana son esenciales para que las autoridades en toda Europa puedan comparar el uso que se hace de los vehículos particulares, el transporte público, la bicicleta, la marcha a pie, la planificación, la eficiencia energética y otros parámetros ambientales, sociales y económicos que se necesitan para la elaboración de políticas. El Grupo Socialista aboga por una interconexión razonable y por el intercambio de buenas prácticas sobre movilidad urbana.

A fin de evitar la burocracia y los excesivos procedimientos administrativos para sus ciudades, la UE debería extraer el máximo posible de información de fuentes y estructuras existentes, como la Agencia Europea de Medio Ambiente de Copenhague y la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas. La información sobre movilidad urbana debería reunirse de **manera efectiva**, como por ejemplo en una **“Plataforma europea para la movilidad urbana”**, para que los ciudadanos y los responsables políticos puedan acceder fácilmente a toda esta información crucial.

Europa debería **redoblar sus esfuerzos por introducir soluciones tecnológicas** para lograr un transporte urbano más limpio y sostenible. Uno de los principales objetivos debería consistir en crear, por fin, un verdadero mercado de vehículos limpios y poco ruidosos y sistemas de transporte inteligentes para que las innovaciones existentes se adopten sobre una base amplia. Los esfuerzos actuales por estimular la investigación y el desarrollo en este ámbito deberían continuar e intensificarse.

El Grupo Socialista pide que se adopte un **enfoque creativo multi-canal para financiar la movilidad urbana**. Este enfoque debería basarse en la mejora de los actuales recursos financieros e instrumentos jurídicos de la UE que han demostrado ser eficaces, como los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión. Podría dedicarse un fondo específico a la movilidad urbana, pero la UE debería evitar crear nuevas estructuras financieras para promover y facilitar la cooperación y la puesta en común de buenas prácticas en materia de movilidad urbana.

A fin de aumentar la eficiencia de la toma de decisiones, deberían existir **funcionarios de enlace de movilidad urbana** en todos los ámbitos de la Comisión Europea que se encargan de las legislación que afecta a la movilidad urbana, por ejemplo el transporte, el medio ambiente y la política regional.

Como hizo en el caso del transporte ferroviario y aéreo, la UE debería garantizar **los derechos de los pasajeros en el transporte público** y también podría legislar sobre **normas de calidad para el transporte público y los derechos de los pasajeros con discapacidades**.

El Grupo Socialista también apoya la idea de elaborar **planes de movilidad para empresas**. Las empresas tienen que diseñar planes para que sus empleados lleguen al trabajo del modo más rápido, sostenible y seguro posible, tanto para los usuarios como para las empresas.

¿Cómo podemos mejorar el transporte urbano para lograr los objetivos de la lucha contra el cambio climático y las metas de la estrategia de Lisboa?

¿Cuáles son los principales problemas?

Europa es un continente sumamente urbanizado. Más del 60 % de los ciudadanos europeos viven en ciudades y éstas generan casi el 85 % del producto interior bruto de la UE. La mayor parte de las ciudades fueron construidas y diseñadas antes de que aparecieran los coches particulares y el tráfico moderno y antes de que cobraran impulso los procesos de urbanización. El alto grado de urbanización y el aumento de la posesión y del uso de coches por parte de ciudadanos cada vez más acomodados causan problemas importantes:

- La mayoría de las ciudades están **congestionadas**. Se prevé un aumento del tráfico del 36 % entre 2000 y 2002¹, de modo que el problema de la congestión no hará más que agravarse.
- Las ciudades son las más afectadas por la **contaminación**. El tráfico urbano causa el 40 % de todas las emisiones de CO₂ y el 70 % de las demás emisiones del transporte, origen de la bruma industrial y de otros problemas relacionados con la contaminación. El tráfico también es una fuente importante de **ruido**, que puede ser perjudicial para la salud de los ciudadanos.
- La **seguridad** es otro problema importante: uno de cada tres accidentes de tráfico se produce en zona urbana. La UE ya ha reducido el número

¹ Datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

de víctimas de accidentes de tráfico a unos 43 000 al año, pero esto todavía está lejos del objetivo de reducir el número de muertes para 2010 a 25 000, como se indica en el Libro Blanco de la Comisión de 2001 sobre transporte².

Así, los problemas relacionados con la movilidad urbana dificultan la consecución de los objetivos de la Agenda de Lisboa de crecimiento económico y creación de empleo. **Además, las ciudades son un importante factor de cambio climático y desempeñan un papel fundamental en las estrategias de la UE destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.** Por tanto, mediante una política efectiva de movilidad urbana podrían reducirse muchos riesgos para la salud pública y la seguridad.

Uno de los principales problemas de la movilidad urbana es el uso de **coches particulares**. Aunque la mayoría de las ciudades europeas cuentan con complejos sistemas de transporte que permiten a las personas desplazarse fácilmente de una parte a otra de la ciudad, muchos siguen usando su propio vehículo para ir a trabajar o moverse por la ciudad. El coche es con diferencia el medio de transporte urbano dominante y representa aproximadamente el 75 % de los kilómetros recorridos en las conurbaciones de la UE. Los coches causan tanta congestión que, en algunas ciudades europeas, la velocidad media de circulación en horas punta es inferior a las de la época de los coches tirados por caballos. El aumento del uso del coche ha causado problemas de seguridad y ambientales, así como un creciente déficit de inversión en sistemas de transporte públicos.

El problema del **transporte urbano de mercancías** también se subestima. Aproximadamente el 40 % de todos los vehículos distintos de los turismos están relacionados con los servicios. Una buena parte de estos vehículos se usan para la distribución de mercancías en las ciudades.

Algunas ciudades creativas han resuelto estos problemas de una manera muy efectiva, creando más empleos, unas condiciones de vida más saludables y un entorno urbano más agradable. Estas buenas prácticas deben compartirse con otras ciudades europeas. La Unión Europea debería promover y facilitar estas soluciones creativas y el intercambio de buenas prácticas.

¿Cómo podemos desarrollar un enfoque amplio y adaptado de la UE en materia de movilidad urbana?

Los principales objetivos del Grupo Socialista en este terreno son los siguientes:

- **Reducir la congestión** y mejorar la movilidad para fomentar el crecimiento y el empleo de conformidad con la Agenda de Lisboa
- **Luchar contra la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido y otros problemas medioambientales** causados por el tráfico urbano, en consonancia con el Acuerdo de Gotemburgo, el plan de acción de la UE contra el cambio climático y otras iniciativas. El crecimiento del transporte urbano debería desvincularse de su impacto ambiental negativo
- **Mejorar la seguridad vial** y evitar accidentes mortales
- **Mejorar la movilidad de las personas más vulnerables** y mejorar la calidad de vida de la población urbana

En marzo de 2008, la Comisión había consultado a todas las partes interesadas. El Parlamento Europeo ha elaborado un informe de propia iniciativa en respuesta al Libro Verde de la Comisión. El Grupo Socialista aprovechó esta oportunidad para establecer un programa de medidas con vistas a la puesta en práctica del plan de acción sobre movilidad urbana que la Comisión tenía previsto lanzar a finales de 2008. En la ausencia de un Plan de Acción de la Comisión, los diputados socialistas de la Comisión de Transportes han progresado y nombrado un ponente para un Plan de Acción sobre movilidad urbana.



¿Cuál es el papel general de las regiones, los municipios y de la UE en el proceso?

Dado que la movilidad urbana es una cuestión muy complicada que afecta a una amplia gama de ámbitos políticos, convendría **enumerar lo que la UE puede hacer y lo que no**. El Grupo Socialista piensa que Europa tiene un papel que desempeñar en aquellos ámbitos en los que los Estados miembros se benefician de la cooperación en el marco de la UE. Por otro lado, cuando quede claro que los problemas pueden resolverse mejor a escala local, debería aplicarse el principio de subsidiariedad.

*El mensaje más importante a este respecto es el llamamiento a la adopción de un **enfoque integrado** que incluya a todos los niveles de la administración. Las ciudades deberían colaborar con las regiones, las autoridades nacionales y la UE para resolver los principales problemas de la movilidad urbana. Es importante que las instituciones de la UE elaboren **una lista clara de las competencias e iniciativas de la UE en el ámbito de la movilidad urbana**. La UE podría crear, por ejemplo, una base de datos de todas las iniciativas actuales a escala regional y municipal que están dando buenos resultados en este terreno con vistas a seguir facilitando el intercambio de buenas prácticas.*

Asimismo, es necesario racionalizar y mejorar la coordinación de la legislación vigente. Una buena parte de la legislación de la UE que afecta a la movilidad urbana (por ejemplo, las Directivas sobre la calidad del aire³, las normas de los tratados en materia de competencia, ayudas estatales y contratación pública, la Directiva sobre ruido ambiental⁴) debería ser revisada y, si procede, adaptada para promover un transporte urbano más sostenible.

³ Directiva 96/62/CE del Consejo, Directiva 1999/30/CE del Consejo, Directiva 2000/69/CE, Directiva 2002/3/CE, Directiva 2004/107/CE, entre otras.

⁴ Directiva 2002/49/CE.

*El Grupo Socialista, por tanto, apoya firmemente el concepto de los **planes de movilidad sostenible** encaminados a reducir el uso de los coches particulares y promover la marcha a pie, el uso del transporte público y una distribución eficiente y sostenible de las mercancías y servicios en nuestras ciudades. Estos planes tienen que ser elaborados en cooperación con todos los niveles pertinentes de la administración y todas las partes interesadas.*

¿Cómo podemos reducir la dependencia de los coches particulares?

¿Qué hay de las experiencias con peajes urbanos (Londres/Estocolmo)?

La experiencia de Londres ha demostrado que la implantación de sistemas de peaje efectivos puede reducir drásticamente el uso del coche particular. En 2003, la capital británica puso en marcha el mayor sistema de peaje del mundo para luchar contra la congestión, que ha comportado un descenso del 30 % de la congestión y a una mejora sustancial de la fluidez del tráfico en días laborables. Gran parte de la población ha apoyado con entusiasmo este sistema, pero por desgracia los planes de ampliación han sido anulados por el alcalde conservador Boris Johnston.

El caso del peaje de Estocolmo es similar. Durante el año de prueba en 2005 y 2006, la capital sueca logró reducir el tráfico entre un 10 y un 15 % en las horas punta, lo que mejoró la circulación, redujo significativamente las emisiones de CO₂ y otras sustancias contaminantes e impulsó el uso de otros medios de transporte más sostenibles (aumento del 4 % del uso del transporte público), y entre un 5 y un 10 % menos casos de lesiones y muertes derivados de accidentes de circulación. Antes de las pruebas, los ciudadanos se mostraban muy escépticos con el sistema de tarificación. Después de la prueba, la mayoría se mostraba a favor del mismo.

En ambos casos, los socialdemócratas fueron la fuerza motriz de la aprobación de estas medidas.

Sin embargo, a la hora de concebir sistemas para combatir la congestión, hay que tener cuidado para evitar la exclusión social. Los sistemas que colocan a los ciudadanos con menos recursos en desventaja con respecto a la movilidad frente a las personas con más recursos son injustos y deberían modificarse. Asimismo, al diseñar zonas verdes urbanas o zonas limpias conviene tener en cuenta el efecto sobre el comercio local que conlleva la restricción o la prohibición del acceso de vehículos a los centros urbanos.



*El Grupo Socialista considera que habría que **examinar de cerca estas buenas prácticas** y calibrar su impacto de un modo comparable para que sirvan de modelo para otras grandes ciudades.*

¿Son recomendables los sistemas de etiquetado?

Uno de los instrumentos más importante es la planificación obligatoria de **zonas verdes urbanas o zonas limpias**⁵ en ciudades de un determinado tamaño⁶. Se trata de zonas en las que está prohibido el acceso de vehículos particulares y camiones o en las que se aplican sistemas de tarificación u otros sistemas de lucha contra la congestión, como los sistemas de tarificación por contaminación implantados en Estocolmo, Londres, algunas ciudades alemanas o como es el caso del Ecopass en Milán⁷. La planificación de espacios verdes para mejorar la calidad del aire para peatones, ciclistas y ciudadanos por igual debería ser una parte importante de cualquier plan de movilidad.

Los sistemas de etiquetado podrían ser un buen modo para intercambiar y recompensar buenas prácticas. Las ciudades que apliquen buenas prácticas deberían poder obtener una etiqueta distintiva, uniforme y fácil de reconocer que premie estas iniciativas. Las ciudades que descuiden los problemas de movilidad urbana deberían ser objeto de censura. Europa debería elaborar una “lista blanca” de ciudades de elevada movilidad urbana y una “lista gris” de ciudades de baja movilidad urbana.

¿Conviene fomentar e integrar en un plan de movilidad espacios amplios para peatones y ciclistas?

La bicicleta y la marcha a pie deben incluirse en los planes de movilidad, dado que son una forma eficaz de luchar contra la obesidad y enfermedades vinculadas a la falta de actividad física. Asimismo, caminar y montar en bicicleta pueden ser alternativas muy válidas a los desplazamientos muy cortos en transporte público. Todas las ciudades de la UE deberían desarrollar una **política urbana para peatones y ciclistas**.

⁵ En ocasiones se denominan zonas de bajas emisiones, véase www.lowemissionzones.eu

⁶ Por ejemplo, ciudades con más de 100 000 habitantes, como se propone para los planes de transporte urbano sostenible en el informe Hegyi A6-0233/2006.

⁷ Milán aplica un peaje de 10 euros diarios a los vehículos que acceden al centro de la ciudad.



En este momento existen pocos datos disponibles sobre el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie en las ciudades, pero está claro que promover la marcha a pie y el uso de la bicicleta constituye una opción política importante en el marco de un plan de movilidad sostenible. Podemos aprender de Vélo'V⁸ en Lyon, por ejemplo, e iniciativas similares en ciudades del sur de Europa.

¿Y el transporte de mercancías?

La mayoría de expertos en movilidad, ordenación y desarrollo urbanos convienen en que la logística urbana sigue siendo un elemento infravalorado del urbanismo en las ciudades europeas. Como se ha señalado, unos cuatro de cada diez vehículos en la UE se usan para la distribución de mercancías o la prestación de servicios, y dado que la mayoría de los consumidores están en las ciudades, esto crea grandes flujos de tráfico que hay que gestionar.

Un buen número de ciudades europeas ya cuentan con algún tipo de política de transporte de mercancías, pero pueden aprender de experiencias como el proyecto de Lyon de transporte urbano de mercancías (en Barcelona existe un proyecto similar). La ciudad francesa introdujo una nueva política con vistas a la normalización del tamaño, la señalización vial y las normas del uso de zonas de descarga (por ejemplo, un tiempo límite de treinta minutos para paradas de descarga, propuesta de acceso restringido a vehículos con niveles de emisión más bajos). El proyecto pretende reducir los estacionamientos en doble fila en las calles, una práctica que obstaculiza la circulación y aumenta los riesgos para los ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública.

*El Grupo Socialista, por tanto, defiende la **inclusión de un capítulo sobre logística urbana en el plan de acción sobre movilidad urbana de la Comisión Europea**⁹, haciendo especial hincapié en la difusión de mejores prácticas como el ejemplo de Lyon.*

⁸ Sistema público de bicicletas de alquiler puesto en marcha en Lyon (FR) y que se ha implantado también en otras ciudades, especialmente en el sur de Europa.

⁹ Véase también el informe de Inés Ayala Sender sobre la logística del transporte de mercancías en Europa – la clave para la movilidad sostenible (A6-0286/2007).



¿Cómo podemos desarrollar nuevos sistemas de financiación en la UE?

¿Podrían destinarse los Fondos Estructurales y de Cohesión europeos menos a la construcción de carreteras y más a la promoción de sistemas de transporte sostenibles?

La financiación de la movilidad urbana es uno de los problemas fundamentales que hay que abordar. Los presupuestos de los Estados miembros de la UE no dan más de sí y las ciudades apenas tienen dinero para invertir en movilidad urbana. Tampoco es probable que el presupuesto de la UE pueda soportar una inversión importante en transporte urbano en los próximos años. Muchas ciudades no cuentan con la financiación necesaria para comprar nuevos vehículos de transporte público o invertir en infraestructuras y otros proyectos.

*Por lo tanto, el Grupo Socialista pide que se adopte un **enfoque creativo multicanal para financiar la movilidad urbana**. Este enfoque debería estar **basado en la optimización de los actuales recursos financieros de la UE** y en instrumentos jurídicos para facilitar las inversiones en transporte urbano sostenible:*

La experiencia nos muestra que los grandes proyectos RTE-T que hay en marcha en la actualidad se centran en la eliminación de cuellos de botella en tramos ferroviarios de larga distancia y en vías de navegación interior, pero el problema en algunos casos es la conexión entre las redes RTE-T y las ciudades. El Grupo Socialista defiende la ampliación de una red ferroviaria de alta velocidad, en el marco de la ampliación de los actuales treinta proyectos RET-T prioritarios, a fin de garantizar como mínimo las conexiones entre las capitales de todos los Estados miembros afectados.



Algunos Estados miembros ya se benefician en buena medida de los **Fondos Estructurales** y del **Fondo de Cohesión** para acelerar las inversiones en sus sistemas de transporte. Estos fondos no son suficientes para estimular un cambio rápido de las inversiones en el transporte urbano. La UE debería desarrollar nuevas políticas para fomentar el uso de los fondos existentes con fines de movilidad urbana. El concepto de una red de “ciudades piloto” sería una buena idea.

También resulta importante destacar la importancia de la financiación de la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías que contribuyan a que las ciudades sean más sostenibles. Esto puede realizarse al amparo del **Séptimo Programa marco de acción**.

La UE también tiene un claro papel que desempeñar en la creación de un **marco de contratación e inversiones** en movilidad urbana. El Grupo Socialista apoya que se proporcionen orientaciones complementarias sobre las normas del Tratado en materia de ayudas estatales, la aplicación del nuevo Reglamento sobre obligaciones del servicio público en el sector del transporte público¹⁰, y otras iniciativas como la propuesta de la Comisión sobre la contratación de vehículos limpios¹¹. Las colaboraciones público-privadas requieren una atención particular. También habría que estimular la contratación conjunta.

El Grupo Socialista también pide a la Comisión Europea que inste a las autoridades locales a que proporcionen **incentivos financieros y no financieros a empresas y particulares para que empiecen a usar medios de transporte bajos en emisiones** o que renueven sus flotas actuales o las modernicen con tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Habría que estudiar el papel del **Banco Europeo de Inversiones** en la movilidad urbana. El BEI podría desempeñar un papel crucial a la hora de apoyar las inversiones en medios de transporte e infraestructuras más sostenibles (iniciativa Jessica).

Otra opción podría consistir en crear un fondo específico para la movilidad urbana.

Conviene prestar atención especial a la **situación de las ciudades en los nuevos Estados miembros** que entraron en la UE con motivo de las ampliaciones de 2004 y 2007. Un buen número de ciudades de Europa

¹⁰ Reglamento (CE) n° 1370/2007

¹¹ COM(2007)0817

del Este cuentan con redes de transporte público bien desarrolladas, pero en muchos casos tienen que realizar cuantiosas inversiones en la renovación del material rodante y en infraestructuras, así como en el desarrollo de políticas para peatones, ciclistas y vehículos. La UE debería tener en cuenta esta situación específica a la hora de atribuir fondos a iniciativas de movilidad urbana.

¿Cómo se puede poner en práctica un modelo para la internalización de los costes externos?

Entre los principales instrumentos para la financiación de la movilidad urbana se encuentran los **sistemas de tarificación**.

El Grupo Socialista **apoya firmemente el principio de la internalización de los costes externos y el intercambio de mejores prácticas en este ámbito**. Habría que prestar especial atención a la interoperabilidad técnica de estos sistemas y facilitar su aplicación transfronteriza¹². El Grupo Socialista apoya los planes de la Comisión de desarrollar un modelo de cálculo exhaustivo para la internalización de costes externos en todos los medios de transporte. La revisión de la **Directiva “Euroviñeta”**,¹³ relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías, a fin de incluir un modelo de internalización de costes externos ha despertado mucho interés en el Grupo Socialista. Sin embargo, habría que trazar una distinción entre la tarificación urbana y la tarificación no urbana. La Directiva “Euroviñeta” fue concebida principalmente para zonas no urbanas y la imposición de un modelo de cálculo de costes externos podría limitar efectivamente las posibilidades que tienen las ciudades de aplicar sistemas de tarificación urbana más eficaces para combatir la congestión, el ruido y la contaminación.

¹² Por ejemplo, la mayoría de los sistemas de lucha contra la congestión siguen sin aplicarse a los vehículos extranjeros.

¹³ Directiva 2006/38/CE

¿Cómo se pueden promover políticas y tecnologías innovadoras y lograr la interoperabilidad?

Posibilidades de normalización de los sistemas de transporte inteligentes (STI)

La tecnología de transporte y navegación puede contribuir en buena medida a que las ciudades se vuelvan más sostenibles y menos congestionadas. Ya se avanzado mucho y la UE ha contribuido enormemente al desarrollo de sistemas de transporte inteligentes. En primer lugar, la UE apoya la investigación y el desarrollo de sistemas de transporte inteligentes en el contexto del Séptimo Programa marco de acción. Asimismo, la UE cuenta con varios programas para la promoción de tecnologías limpias y poco ruidosas, como los proyectos CUTE¹⁴ y CIVITAS¹⁵.

Estos proyectos han dado en general buenos resultados y han proporcionado a los responsables políticos algunas buenas herramientas para alcanzar algunos de los objetivos enumerados en el actual Libro Verde sobre la movilidad y en el Libro Blanco sobre el transporte de 2001.

¹⁴ Programa de demostración para el desarrollo de vehículos de hidrógeno para transporte urbano.

¹⁵ CIVITAS – un transporte urbano mejor y más limpio – significa Ciudad-VITALidad-Sostenibilidad. Con la Iniciativa CIVITAS, la CE aspira a generar un “logro decisivo” apoyando y evaluando la implementación de estrategias de transporte urbano sostenible ambiciosas e integradas que deberían contribuir a mejorar considerablemente el bienestar de los ciudadanos europeos. CIVITAS I se puso en marcha a principios de 2002 (dentro del Quinto Programa Marco de Investigación); CIVITAS II empezó su andadura a principios de 2005 (dentro del Sexto Programa Marco de Investigación). En CIVITAS I (2002-2006) 19 se agrupan en 4 proyectos de demostración, mientras que en CIVITAS II (2005-2009) hay 17 ciudades distribuidas en 4 proyectos de demostración. La UE financia a estas 36 ciudades de toda Europa con un presupuesto de 100 millones de euros y el presupuesto total atribuido a la Iniciativa se elevará a más de 300 millones de euros.



*Sin embargo, es hora de llevar estas iniciativas al siguiente nivel y **empezar a aplicar algunas de las soluciones tecnológicas que se han desarrollado en el marco de varios proyectos piloto de la UE.** El Grupo Socialista apoya la idea de un programa Civitas Plus, que se ampliaría de manera significativa para incluir a más ciudades y más proyectos y de reorientar el programa a la aplicación de tecnologías. Esto debería conducir al “avance decisivo” de tecnologías limpias y silenciosas para el transporte urbano.*

La normalización a escala de la UE también podría servir para rebajar el listón a que se enfrentan algunos Estados miembros debido el elevado coste de los prototipos y la falta de experiencia con proyectos innovadores.

Eficiencia energética y conducción ecológica

El Grupo del PSE también insta a la Comisión a que lance iniciativas globales sobre el uso del proyecto de navegación por satélite Galileo y otros nuevos proyectos relevantes para el transporte urbano. Asimismo, debería seguir divulgando mejores prácticas en materia de aplicación de soluciones eficaces (por ejemplo, el peaje para camiones en Alemania, etc.), en el marco de colaboraciones público-privadas como ERTICO o a través de proyectos como CIVITAS.

*Un elemento cada vez más importante en el debate sobre sistemas de transporte inteligentes es la **eficiencia energética y el rendimiento del transporte.***

El sector del transporte es el mayor consumidor de combustibles fósiles en la UE (representa el 71 % del consumo total de petróleo; y el 98 % de toda la energía usada para el transporte se basa en el petróleo). Por tanto, el sector del transporte depende en buena medida de las importaciones de petróleo de fuera de la UE. El Grupo Socialista apoya cualquier iniciativa apropiada que la UE pueda adoptar para reducir el uso de combustibles fósiles. El Grupo Socialista también apoya las propuestas de la Comisión de seguir reduciendo las emisiones de los vehículos nuevos en el marco de la propuesta Euro VI¹⁶, y la propuesta de fijar **normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos** como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros¹⁷.

¹⁶ COM(2007)0851.

¹⁷ COM(2007)0856.

Otro elemento importante de cualquier buena política de innovación del transporte es el **rendimiento del transporte**. Los sistemas de transporte inteligentes y la logística urbana inteligente (así como las autopistas del mar) pueden reducir en buena medida el número de camiones y furgonetas vacíos que circulan por las vías urbanas.

*A modo de principio general, el Grupo Socialista pide a las autoridades europeas, nacionales, regionales y locales que adopten medidas inmediatas para intensificar las **campañas de educación e información** para sensibilizar a los ciudadanos en torno a su comportamiento al volante, haciendo hincapié en la seguridad y en la eficiencia energética.*

La sensibilización en torno a la **eficiencia energética puede incorporarse a la formación de los conductores en Europa**. Sería una buena idea incluir las llamadas técnicas de “conducción ecológica” en los programas de enseñanza de las autoescuelas, tanto para conductores profesionales como particulares. También deben promoverse iniciativas destinadas a mejorar la planificación del transporte, el uso compartido de vehículos y el cambio modal o la comodalidad a favor de medios de transporte más sostenibles.

¿Cómo se puede promover una legislación mejor y más eficiente para eliminar las barreras jurídicas y técnicas?

El Libro Verde sobre movilidad urbana ofrece una buena oportunidad para revisar la legislación vigente que incide en la movilidad urbana. El principal problema actualmente es que ni la Comisión ni los Estados miembros parecen disponer de datos correctos y normalizados sobre movilidad urbana en los que basar sus políticas.

*El Grupo Socialista apoya la idea de una **Plataforma Europea para la Movilidad Urbana o cualquier otro modo eficaz de recopilación y comparación de datos sobre movilidad urbana** (por ejemplo, estadísticas sobre congestión, uso del coche, número de personas que se desplazan y su origen, etc.). Sin embargo, esta Plataforma no debería ser otra agencia que cree más burocracia y trámites administrativos, sino un medio eficaz para recopilar **estadísticas y conocimientos de estructuras existentes como Eurostat y la Agencia Europea de Medio Ambiente**, para que los responsables de la elaboración de políticas en todos los niveles puedan acceder y usar estos datos para su labor.*

Por ejemplo, la Plataforma también podría recopilar toda la legislación vigente que puede o debe ser revisada para promover la movilidad urbana sostenible y presentar informes regulares sobre esta cuestión.

Otro problema importante que hay que atender es la burocracia asociada a la elaboración de políticas del ejecutivo europeo. El principal problema parece ser que no existe suficiente cooperación entre las diferentes Direcciones y Comisarios que preparan y lanzan propuestas que tienen un efecto directo en la movilidad urbana.

*Por tanto, sería una buena idea nombrar **funcionarios de enlace de movilidad urbana en todas las DG responsables de legislación que afecta a la movilidad urbana.** Estos funcionarios serían cruciales en DG como TREN, ENVI y REGI, y serían conformes con los objetivos de “legislar mejor” de la Comisión.*

¿Cómo podemos crear sistemas de transporte público mejores y más orientados a los usuarios, basados en la integración y susceptibles de responder a los retos ambientales?

**¿Cómo pueden constituir los sistemas de transporte público una alternativa a los coches?
¿Cómo podemos tener buenos sistemas de transporte público?**

*Uno de los principales objetivos de una buena política de transporte público debería consistir en **conseguir que la población cambie el coche por medios de transporte más sostenibles**. En este sentido, podríamos aplicar una política que promueva la marcha a pie, el uso de la bicicleta y el transporte público como primera opción y el vehículo particular como último recurso.*

Para ello, cada plan de movilidad urbana de una ciudad tendrá que incluir una política para peatones y ciclistas, un buen plan de transporte urbano y una política intermodal o comodal integrada que aborde problemas como las plazas de aparcamiento y las conexiones con el centro urbano.

Es importante destacar en este punto que esta tarea compete principalmente a las autoridades municipales y regionales. La UE puede facilitar el intercambio de mejores prácticas a través de CIVITAS o una Plataforma Europea para el Transporte Urbano o iniciativas equivalentes.

*Sin embargo, la UE sí tiene un papel que desempeñar cuando se trata de otros aspectos esenciales del transporte público. Como hizo en el caso del transporte ferroviario y aéreo, la UE debería garantizar **los derechos de los pasajeros en el transporte público** y también podría legislar sobre **normas de calidad para el transporte público y los derechos de los pasajeros con discapacidades**.*

Otro elemento importante es la **política de precios**. Los Estados miembros, las autoridades locales y las regiones deberían contar con las herramientas adecuadas para desarrollar y aplicar una política de precios inteligente que aumente el atractivo del transporte público y de otros medios de transporte sostenible. Esto también requiere una **política integrada de venta de billetes comodal o multimodal**. Si los pasajeros tienen que comprar un nuevo billete de tipo diferente cada vez que pasan del tren al metro, al autobús o al tranvía, es menos probable que usen estos medios de transporte público. Los ejemplos de billete único, como la tarjeta Oyster de Londres¹⁸, deberían servir de ejemplo. Asimismo, habría que pensar en la posibilidad de integrar las tarifas de aparcamiento, los peajes urbanos y los sistemas de bicicletas de alquiler en sistemas de “tarjetas inteligentes”. Esto facilitaría de manera eficaz el transporte multimodal para el ciudadano.

¿Cómo puede favorecer el transporte urbano la cohesión social?

¿Cuáles son las necesidades de las personas de edad avanzada y familias jóvenes que no tienen coche y cuentan con recursos limitados?

Se suele olvidar con facilidad, pero la movilidad tiene una dimensión social muy importante. La población europea está envejeciendo con rapidez y, aunque la UE ha alcanzado un nivel de prosperidad sin precedentes desde la Segunda Guerra Mundial, muchas personas siguen teniendo grandes dificultades para llegar a final de mes, en particular los desempleados y los padres y madres solteros.

La categoría demográfica y social de cada ciudadano determina en gran medida sus necesidades de movilidad. Muchas personas de edad avanzada acaban aisladas debido a su movilidad reducida. Las personas desempleadas o con discapacidad tienen más probabilidades de depender de medios de transporte más económicos, como el transporte público. Esto puede suponer un obstáculo para la inclusión social, dado que cuentan con menos posibilidades para conocer a otras personas o encontrar empleo.

A la hora de elaborar un plan de transporte urbano, las ciudades deberían tener en cuenta las necesidades de movilidad de las personas de edad avanzada, las personas con discapacidades y las personas socialmente vulnerables (podría incluirse una Carta para una ciudad europea sostenible, como la elaborada por la última Presidencia alemana). Esto requiere, en primer lugar, investigar en profundidad: cada ciudad debería examinar las necesidades de movilidad específicas de los ciudadanos vulnerables y actuar en consecuencia. El cometido de la UE es intercambiar mejores prácticas y, si procede, adoptar iniciativas legislativas para salvaguardar la inclusión social de los ciudadanos a través de la movilidad.

Un elemento importante de esta política es **garantizar la movilidad de las personas de edad avanzada y de las personas con discapacidad**. Dado que las personas de edad avanzada representan un porcentaje cada vez mayor de la población y que las personas con discapacidades representan el 15 % de la población de la UE, será cada vez más importante atraerlos al transporte público mediante políticas de precios y otros instrumentos. Siempre que sea posible deberían asegurarse servicios de transporte especiales para personas con discapacidades y de movilidad reducida, como los servicios de puerta a puerta.

¿Cómo se puede mejorar la seguridad vial en un entorno urbano?

Peatones y ciclistas

La Comisión Europea fijó un objetivo ambicioso de reducir el número de accidentes de tráfico mortales en la UE. El objetivo era reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras europeas entre 2001 y 2010. Aunque el número de accidentes se redujo un 17,5 % entre 2001 y 2005, todavía queda mucho por hacer¹⁹.

Los peatones, especialmente los que tienen movilidad reducida, y los ciclistas siguen siendo las categorías más vulnerables de usuarios viales en los accidentes de tráfico²⁰, pero la marcha a pie y la bicicleta pueden representar alternativas muy valiosas al uso del vehículo privado e incluso al transporte público en las ciudades. Sin embargo, como ha señalado la Comisión en su Libro Verde, existen pocos datos fiables y comparativos sobre la marcha a pie y el uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades.

*El Grupo del PSE pide que se lleve a cabo una **investigación exhaustiva sobre la marcha a pie y el uso de la bicicleta en las ciudades**, una tarea que puede atribuirse a una Plataforma Europea para la Movilidad Urbana u otro organismo equivalente.*

Los peatones y los ciclistas se enfrentan a muchos problemas en las ciudades. Son los que más padecen la contaminación, el tráfico y los

¹⁹ Las cifras incluidas en la revisión intermedia del Libro Blanco de la Comisión sobre el transporte (COM(2006)74) para 2005 muestran que alrededor de 41 600 personas murieron en las carreteras, una reducción (aunque demasiado pequeña) del 17,5 % en cuatro años. A este paso, las muertes en carretera en la Unión Europea ascenderán a unas 32 500 en 2010 y probablemente no se cumpla el objetivo máximo de 25 000.

²⁰ Al año 1 300 000 accidentes causan más de 40 000 muertes y 1 700 000 lesiones en las carreteras. El coste directo e indirecto se ha cifrado en 160 000 millones de euros, es decir el 2 % del PIB de la UE. Determinados grupos de la población o categorías de usuarios viales son particularmente vulnerables: jóvenes de 15 a 24 años de edad (10 000 muertes anuales), peatones (7 000) y ciclistas (1 800).

riesgos para la seguridad, de modo que una buena política sobre peatones y ciclistas es esencial para todas las ciudades. La UE debería redoblar sus esfuerzos mediante la concesión de subvenciones al intercambio de mejores prácticas a través de proyectos como ByPad (“auditoría de las políticas sobre el uso de la bicicleta”)²¹, y debe continuar su trabajo con las partes interesadas a fin de desarrollar nuevas iniciativas (por ejemplo, proyectos de bicicletas compartidas, orientaciones sobre ordenación urbana, etc.).

*Otro instrumento importante para promover el uso de la bicicleta y la marcha a pie es la **armonización de los códigos viales en la UE**. Debería prestarse atención a opciones políticas como las normas de prioridad uniformes para peatones y ciclistas.*

²¹ El proyecto ByPad o auditoría de políticas sobre el uso de la bicicleta fue desarrollado por un consorcio internacional de expertos en ciclismo en el marco de un proyecto financiado por la UE y pretende determinar qué ciudades aplican una buena política en materia de uso de bicicletas. Ya se ha llevado a cabo una auditoría ByPad en más de 100 ciudades y regiones de veintidós países, muchos de los cuales han recibido el certificado ByPad.

¿Cómo puede contribuir la planificación urbana a un entorno urbano limpio teniendo en cuenta los factores demográficos y reduciendo el número de vehículos en la carretera?

La planificación urbana es la clave para convertir nuestras ciudades en entornos en los que nuestros ciudadanos puedan llevar una vida sostenible y de calidad. La mayoría de las ciudades europeas atravesaron un intenso periodo de rediseño y planificación urbana a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, durante el auge de la Revolución Industrial. Esta planificación incluía en muchos casos la construcción de calles y avenidas anchas. Estas vías propiciaron el desarrollo del tráfico rodado en las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, el resultado es que todas las ciudades europeas están hoy en día saturadas de coches que causan embotellamientos, contaminación y problemas de aparcamiento.

Será prácticamente imposible dar marcha atrás al reloj y planificar nuestras ciudades de un modo completamente diferente; tendremos que hacer frente al legado urbanístico de nuestras ciudades. La UE debería



examinar, sin embargo, el papel que puede desempeñar a la hora de planificar la futura evolución de las ciudades a fin de evitar la aparición de zonas congestionadas.

*Por tanto, el Grupo del PSE apoya la idea de las **evaluaciones de impacto en la movilidad**. Actualmente, la legislación ambiental de la UE²² obliga a los Estados miembros a solicitar una evaluación de impacto ambiental cada vez que tengan previsto construir infraestructuras o planeen otros cambios importantes de tipo estructural y de uso del suelo.*

Uno de los principales problemas al hablar del uso del suelo y la planificación es el flujo de tráfico entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo de las personas. El tráfico diario puede reducirse si se aumenta el número de personas que trabajan desde casa usando una conexión a Internet a la oficina y el trabajo móvil, pero a fin de cuentas son millones de ciudadanos los que tendrán que seguir desplazándose cada día desde casa al lugar de trabajo y viceversa.

*Asimismo, la noción del **uso del tiempo** es muy importante al organizar nuestras ciudades y mejorar la calidad de vida. Los planes de movilidad urbana deberían tener en cuenta el ritmo de vida de las personas. No debería analizarse sólo la distancia entre la vivienda y el lugar de trabajo, sino también las diferencias de horarios a fin de poder determinar mejor las secuencias del tiempo pasado en la ciudad.*

Muchos problemas que surgen con el tráfico diario son el resultado de una mala planificación urbana. La planificación de las zonas industriales próximas a una autopista ya congestionada sólo causa más congestión. Las autoridades locales y regionales deberían, por tanto, obligar a los constructores a examinar sus proyectos desde el punto de vista de la movilidad antes de seguir adelante con ellos.

*El Grupo Socialista también apoya la idea de elaborar **planes de movilidad para empresas**. Las empresas deberán diseñar planes para que sus empleados puedan llegar al trabajo del modo más rápido y sostenible posible.*

²² El instrumento más importante a este respecto es la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.







www.socialistgroup.eu
www.socialistgroup.mobi