



**CUESTIONARIO SOBRE EL PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD URBANA
COM (2009) 490 final**

**Consulta a la Red de Seguimiento de la Subsidiariedad
elaborada por Albert BORE (UK/PSE)**

Por favor, rellene y envíe este cuestionario antes del **viernes 8 de enero de 2010**. Los cuestionarios completados pueden subirse directamente a la web de la Red de Seguimiento de la Subsidiariedad (<http://subsidiarity.cor.europa.eu> – deberá conectarse). También puede enviar sus respuestas por correo electrónico a subsidiarity@cor.europa.eu.

Denominación de la entidad:	Parlament de Catalunya
Persona de contacto :	Marcel Riera/ Blanca Massé
Datos de contacto (teléfono, correo electrónico):	mriera@parlament.cat / blanca.masse@parlament.cat 0034 933046500

ANTECEDENTES

El Plan de Acción de Movilidad Urbana es un amplio paquete de apoyo que intenta proporcionar a las entidades locales, regionales y nacionales incentivos, ayuda e instrumentos para desarrollar una cultura de la movilidad urbana sostenible en la UE que fomente la competitividad, sea respetuosa del medio ambiente y promueva una sociedad incluyente y cohesionada. La movilidad urbana no debe considerarse aisladamente, sino a la vista de los objetivos de otras políticas comunitarias (cohesión, medio ambiente, crecimiento y empleo).

El Plan comprende soluciones prácticas a corto y medio plazo en forma de 20 medidas distribuidas en 6 áreas temáticas¹. Las medidas se pondrán en marcha hasta 2012 y están basadas en la asociación con las entidades locales, regionales y nacionales y en el compromiso voluntario de estas, en cooperación con la Comisión Europea en determinados ámbitos. Las medidas se llevarán a cabo a través de programas e instrumentos de la UE existentes. La Comisión Europea destaca que las entidades locales, regionales y nacionales serán libres para utilizar el apoyo y los instrumentos que ofrece el Plan de Acción, y que todas las medidas se aplicarán a través de programas e instrumentos existentes.

Sírvase responder a las preguntas que figuran al dorso

¹

Fomento de políticas integradas, derechos de los ciudadanos, transporte urbano ecológico, financiación, intercambio de experiencia y conocimientos, optimización de la movilidad urbana.



A. Subsidiariedad y proporcionalidad
1. <i>Dadas las responsabilidades/competencias de las entidades locales y regionales de su país, ¿qué papel considera que debe desempeñar la UE en el logro de la movilidad urbana sostenible?</i> <i>Si es posible, razone su respuesta.</i>
La movilidad urbana llega a ser un 30% de la movilidad generada en algunas regiones europeas pero sus impactos ambientales y económicos superan en mucho ese porcentaje. Por ello, para alcanzar el objetivo de una movilidad sostenible, segura y eficiente, compartido por todos los países europeos, es necesario dedicar una especial atención a la reducción de esos impactos en el ámbito regional y urbano. Desde la UE se pueden citar como elementos clave a fomentar: los intercambios de tecnología e información, el fomento de los modos más sostenibles y la integración de todos los modos de transporte como una sola red de redes de la movilidad. En este sentido la intervención de la UE se considera capital para facilitar plataformas virtuales de intercambio de información y buenas prácticas en Internet, promover las nuevas tecnologías en vehículos y sistemas de comunicación, garantizar el derecho de todos los ciudadanos a moverse sin barreras por los estados miembros, así como facilitar la obtención de los objetivos de mejora de la calidad del aire y de reducción de las emisiones de gases efecto invernadero originados por el transporte.
2. <i>¿Considera que las medidas propuestas son adecuadas para alcanzar satisfactoriamente el objetivo de la movilidad urbana sostenible en la UE?</i> <i>Si es posible, razone su respuesta.</i>
Las 20 medidas propuestas se consideran adecuadas para conseguir una movilidad urbana sostenible en la UE, pues incorporan la mayoría de aspectos que se deben abordar para alcanzar ese objetivo y lo hacen respetando el principio de subsidiariedad, acercándose al usuario y teniendo en cuenta sus comportamientos, con la voluntad de considerar todos los modos de transporte y promoviendo la integración de redes y información para todo el territorio europeo. Para mejorar los resultados del plan de acción es necesario entender siempre movilidad urbana como aquella que se produce en un área formada por uno o varios municipios con un comportamiento de la movilidad dependiente. Así en el ámbito de Catalunya, para conseguir los objetivos marcados por el plan de acción para las ciudades, deben considerarse éstas conjuntamente con la región metropolitana que conforman, tal como ya prevé la legislación catalana en nuestro caso. Se considera que la medida nº 1, acelerar planes de movilidad urbana sostenible, necesita de un primer escalón que es el plan metropolitano de movilidad sostenible que garantice la sinergia de las actuaciones entre todas las ciudades de una misma área y de las infraestructuras y servicios de transporte que las conectan.
B. Vínculos con otras políticas de la UE
3. <i>¿Considera que las medidas propuestas contribuirían a una mayor cohesión económica, social y territorial de los centros urbanos y periurbanos?</i>
La cohesión económica, social y territorial de los centros urbanos y periurbanos debe satisfacer una condición necesaria: integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de

movilidad que garanticen la accesibilidad a los centros de trabajo, la residencia, los puntos de mayor interés cultural, sanitario, formativo o lúdico con el mínimo impacto ambiental posible y de la manera más segura posible. Diversas de las medidas propuestas están en el corazón de esta integración sobretodo las que integran los tema 1,2 y 6.

4. *¿Considera que las medidas propuestas contribuirían a los objetivos de la UE en energía y cambio climático?*

El conjunto de las propuestas contribuyen, en menor o mayor grado, a los objetivos de la UE en energía y cambio climático, pero por la envergadura que está tomando la lucha contra el cambio climático sería conveniente enfatizar más este aspecto. Aunque la aplicación de muchas de las medidas propuestas consigue reducir las emisiones de CO2 es necesario garantizar la coherencia con las propuestas para la mitigación del cambio climático que promueve la UE. También se debe reducir la intensidad energética por habitante, para ello el modo más eficaz es la reducción del uso del vehículo privado y la promoción de los modos a pie, bicicleta y transporte público ecológico. Por ello sería conveniente establecer unos objetivos comunitarios mínimos para la movilidad metropolitana y urbana de mejora del reparto modal, consumo de energía y de emisiones de CO2. El horizonte de estos objetivos debería ser similar al que se establezca para los planes de reducción de emisiones y estableciéndose, por lo menos, un punto de control intermedio. Estos objetivos deberían reflejarse con un conjunto de indicadores que podrían incorporarse en la medida nº 17, creación de un observatorio de la movilidad urbana.

5. *¿Apoyaría la introducción de una dimensión de movilidad urbana en los Planes de Energía Sostenible que han de elaborar las ciudades en el contexto del Pacto de los Alcaldes?*

Los planes de energía sostenible, sin la introducción de una dimensión de movilidad urbana, dejarían fuera, en el ámbito del transporte, uno de los mayores actores en materia de energía de la UE. Los Ayuntamientos y las autoridades regionales son las más cercanas a los ciudadanos y, por ello, sus acciones las que conllevan un mayor grado de impacto sobre el mismo.

C. Otras actuaciones necesarias

6. *¿Considera que existen otras líneas de actuación posibles relacionadas con la movilidad urbana que no se hayan previsto en el Plan de Acción?*

1.- Uno de los temas cruciales para conseguir una movilidad sostenible en las regiones metropolitanas es conocer los efectos que se producen entre ordenación territorial y movilidad más allá del mero análisis del transporte. En la introducción del tema 5 se cita este tema de una manera sucinta, pero debe generarse un conocimiento compartido de los efectos reales sobre la movilidad de las políticas territoriales, urbanísticas e infraestructurales. Para ello es necesario crear un foro de expertos con capacidad de analizar de una manera integrada y homogénea la planificación territorial y urbanística llevada a cabo los últimos 20 años en los países de la UE, sus efectos sobre la movilidad y seguir de cerca las experiencias actuales, siempre con el objetivo de conocer las experiencias más exitosas para

conseguir una movilidad metropolitana y urbana sostenible y eficiente.

2.- La política de movilidad metropolitana y urbana tiene mucho que ver con las políticas que aplican las empresas respecto a la movilidad de sus trabajadores. No en vano los episodios de congestión en las carreteras y de masificación en el transporte público se dan en las horas punta de entrada y salida del trabajo y de los estudios. En consecuencia sería muy conveniente abrir una línea de trabajo específica de la movilidad laboral o movilidad en los grandes centros de actividad metropolitanos.

3.- Entre los temas de movilidad donde existe mayor dificultad para obtener información y homogeneizarla, en los países de la UE, está la movilidad de mercancías y en especial la urbana. Sin duda es necesario darle mayor relevancia a este aspecto en la medida nº 16, mejora de los datos y estadísticas.

4.- De sobras es conocida la baja ocupación del vehículo privado, siendo el incremento de la ocupación media del mismo una de las medidas más eficientes para reducir costes e impactos ambientales de la movilidad. La ocupación media de los vehículos privados en la Región metropolitana de Barcelona es de 1,22 personas. Aumentar este valor es tan importante como saber conducir minimizando el consumo energético. Así, el consumo no evita la congestión y en cambio el incremento de la ocupación sí la disminuye. Lo mismo se puede decir sobre la mejora de la carga de los vehículos de mercancías. La medida nº9, inclusión de la conducción de bajo consumo energético en los programas de enseñanza de la conducción, podría ser más amplia y formularse incluyendo la palabra eficiente después de conducción, o mejor aún sería más conveniente reformularla como sigue: Promoción de acciones que estimulen la conducción eficiente y de bajo consumo energético. Una de estas acciones sería la inclusión de estas prácticas en los programas de enseñanza de la conducción pero no deberían olvidarse las acciones que permitan facilitar al usuario su ejecución como pueden ser: WEBS en Internet, sistemas de identificación comunes en todo el territorio europeo o ventajas para los conductores que las practiquen habitualmente.

7. *¿Apoyaría la creación de un instrumento financiero específico que favorezca la introducción de planes integrados de movilidad urbana en las zonas urbanas y metropolitanas?*

¿Debe someterse a condiciones el acceso a tal instrumento financiero?

Sí que se apoyaría la creación de un instrumento financiero específico que favorezca la introducción de planes integrados de movilidad urbana y metropolitana, siempre que su uso fuese acompañado de mecanismos a corto y medio plazo de ejecución del mismo y de consecución de los objetivos que se marquen que lógicamente deberían ser coherentes con los que se establecieran por la UE.

8. *¿Apoyaría la ampliación del ámbito del Plan de Acción financiando incentivos o un premio? El Dictamen del CDR sobre el Libro Verde² sugiere la concesión de distintivos similares a las «banderas azules de la UE», en función de indicadores específicos, a zonas urbanas con bajos niveles de contaminación y congestión.*

²

CDR 236/2007 fin.

Sí que sería conveniente crear incentivos o un premio, pero siendo muy selectivos y buscando aspectos de mejora, que sean en un momento determinado apreciados por el público. También se propone que se exija que el tiempo de su consecución sea como mínimo de dos años consecutivos. Se sugieren, a modo de ejemplo, premios en función de los bajos niveles de contaminación, de un índice de accidentes mortales inferior al que se considere como excelente, o de la reducción del consumo energético por habitante.

9. *¿Cuáles serían sus prioridades de acción/aplicación?*

Entendiendo que las medidas del plan de acción deben introducirse escalonadamente y considerando correcta la propuesta de la UE del anexo 1 se considera necesario:

- Adelantar a la primera etapa la medida nº 5, mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.
- No se consideraría tan prioritaria la nº 11, guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente, pues existen algunas WEBS que incorporan en parte esta información por lo que podría retrasarse al año 2011.

D. Mejores prácticas y experiencia

10. *Su municipio o región (o los miembros de su asociación) ¿han aplicado ya medidas o iniciativas encaminadas a una movilidad urbana sostenible en la línea del Plan de Acción (por ejemplo, ejecución de planes de movilidad urbana, derechos de los pasajeros del transporte urbano, normas y mejores prácticas en materia de acceso a zonas verdes, plataformas de intercambio de información, etc.)?*

Describa brevemente tales medidas o iniciativas.

En la Región metropolitana de Barcelona y las ciudades de su ámbito ya hace algunos años que se aplican algunas de las medidas que establece el plan de acción. Sin duda la dimensión europea del mismo las fortalecerán y se generarán sinergias que mejoraran mucho todos sus efectos.

La Comunidad Autónoma de Catalunya aprobó en el año 2003 la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, dicha ley establece la obligación de redactar planes directores de movilidad que establecen las estrategias y actuaciones de movilidad en la región para conseguir una movilidad sostenible y segura y especifican las obligaciones de los planes de movilidad urbana de su ámbito. El Plan de movilidad de la región metropolitana de Barcelona fue aprobado en septiembre de 2008 por el gobierno de la Generalitat de Catalunya y está ya en ejecución.

Posteriormente se han aprobado los planes de movilidad de las ciudades de Barcelona y Granollers que siguen las indicaciones del plan director y ya han iniciado también la ejecución de algunas de sus actuaciones.

Así mismo, se está trabajando intensamente en la redacción de planes de movilidad en los grandes centros de actividad de la región metropolitana como son el aeropuerto, universidades y complejos de equipamientos.

E. Legislar mejor
11. <i>¿Considera que la evaluación de impacto adjunta al Plan de Acción es lo bastante completa y tiene en cuenta los aspectos específicamente relacionados con los entes locales y regionales?</i>
El apartado 4, perspectivas, establece que se revisará la aplicación del plan el año 2012. En el mismo apartado se expone que se establecerán los mecanismos de gestión oportunos también a los estados miembros. Parece necesario que se establezcan mecanismos para que aquellas regiones metropolitanas o ciudades que participen en las acciones establecidas en el plan de acción también participen de la evaluación del mismo. Probablemente pueda encontrarse un mecanismo a partir de la medida nº 17, creación de un observatorio de la movilidad urbana. En este sentido existen ya organizaciones como la European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) que han desarrollado un barómetro de la movilidad que puede ayudar al que se propone ejecutar en el plan de acción.
12. <i>¿Piensa que la aplicación del Plan de Acción provocará un incremento de los costes financieros o administrativos en su ciudad, ente local o región?</i>
Inicialmente sí, pues muchas de las prácticas que se proponen necesitan de estudios e inversiones iniciales, y primeras etapas de prueba, así como la aceptación del público y de las empresas. A medio plazo supondrán ahorros por mejora de la eficiencia del transporte y reducción de los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente.