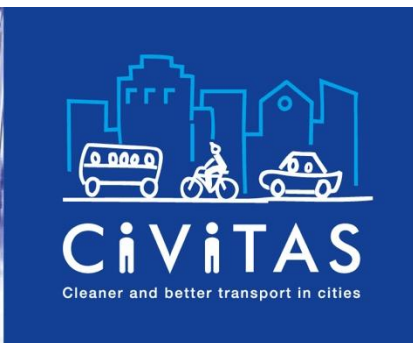




PALMA

.....

AVANZANDO EN LA POLÍTICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ESPAÑA: POLÍTICAS PÚBLICAS DE URBANISMO Y TRANSPORTE

27 de junio de 2013

Palma

Josefina Cruz Villalón. Universidad de Sevilla



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION

INCREMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA

Extensión física de los espacios urbanizados

Continúa la concentración de población y actividades en las zonas urbanas

Como consecuencia de la opción de un modelo de ciudad más dispersa, y

Localización periférica de actividades económicas, de ocio y compra

Los espacios urbanizados crecen a mayor ritmo que lo hace la población

Necesidad de desplazarse desde el lugar de residencia al de trabajo (+estudios): *Movilidad obligada*

Incremento también de la *movilidad no obligada* (ocio, compras, relaciones sociales...)

Se opta por el transporte privado.

Se incrementa el parque de vehículos: un transporte considerado *flexible, versátil, rápido y de prestigio*

Se incrementan la distancia y el tiempo de desplazamiento

Se incrementan más los tiempos que las distancias

EL CÍRCULO VICIOSO DE LA MOVILIDAD

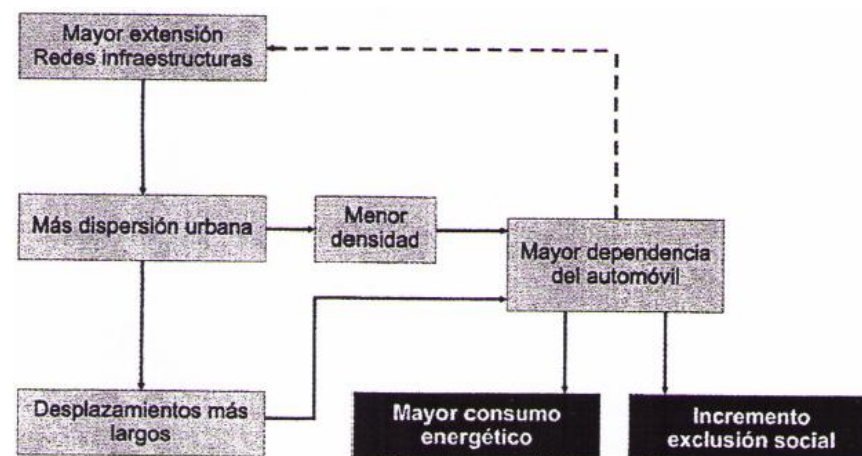
El incremento de la movilidad se viene explicando por un conjunto de factores que se retroalimentan entre sí, dando lugar a un círculo vicioso que se traduce en un crecimiento insostenible



EL CÍRCULO VICIOSO DE LA MOVILIDAD

En su esquema relacional,
Manuel Herce (2009)
establece el punto de partida
en la extensión de las redes
de infraestructuras

“Y ese crecimiento urbanístico...
se ha producido a partir de la
construcción masiva de
carreteras... El espacio del
automóvil y el negocio
inmobiliario son dos caras de
la misma moneda...” (Herce,
2009, p. 311)



- el traslado de población y actividades fuera de la ciudad,
- las inversiones en infraestructuras viarias, y
- el incremento del vehículo privado y sus consecuencias.



CONSECUENCIAS DEL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

Moscú

Saturación de las vías de circulación, que genera congestión, tráfico menos fluido y tiempos más prolongados en los desplazamientos

Incremento del consumo de energía, y de la emisión de gases efecto invernadero (GEI)

Más ruido, stress, ...

Accidentes de tráfico



CONSECUENCIAS DEL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

Madrid

La congestión le cuesta a los países de la UE 1% del PIB

La circulación en las ciudades es la responsable del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de otros contaminantes, que genera el transporte por carretera

Un tercio de los accidentes mortales se producen en las ciudades (peatones y ciclistas, sobre todo)

(Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana 2007)



CONSECUENCIAS DEL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

Bucarest

“Las ciudades son las que más padecen de congestión, mala calidad del aire y exposición al ruido. El transporte urbano es responsable de casi una cuarta parte de la emisiones de CO2 originadas por el transporte y el 69% de los accidentes de circulación se producen en las ciudades”

Libro Blanco del Transporte (2011)



OBJETIVOS DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



Garantizar la movilidad a todas las personas
Garantizar la movilidad en condiciones de seguridad
Garantizar una movilidad eficiente
Y todo ello, reduciendo los efectos negativos del actual modelo de movilidad

Reducir la movilidad
Reducir la utilización del vehículo privado
Reducir el consumo energético
Reducir los accidentes, ruido y contaminación
Incrementar el uso de transporte público y los modos no motorizados (bicicleta y a pie)

CAMBIO DEL MODELO DE MOVILIDAD URBANA

Modelo convencional

Concentración de población y actividades en espacios urbanos +
Industria del automóvil +
Intereses inmobiliarios =
Movilidad sustentada en la construcción pública de más viarios y en el transporte privado



Movilidad insostenible

Movilidad sostenible

Un modelo público de expansión urbana que pondere y prevea las necesidades derivadas de la movilidad generada y que apueste por el transporte público y por los modos de transporte no motorizados

POLÍTICAS PARA UNA MOVILIDAD URBANA MÁS SOSTENIBLE

Políticas de transporte
Gestión del tráfico
**Formación en conducción
más responsable**
**Políticas territoriales y
urbanísticas**
Políticas económicas
Políticas fiscales
Políticas de salud
Políticas de innovación
Información



LAS ADMINISTRACIONES COMPETENTES Y LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

LA UNION EUROPEA

LA ADMINISTRACIÓN
GENERAL DEL ESTADO

LAS COMUNIDADES
AUTÓNOMAS

LA ADMINISTRACIÓN
LOCAL



Iniciativa CIVITAS (2002)

*Libro Verde. Hacia una
nueva cultura de la
movilidad urbana (2007)*

*Plan de Acción de
Movilidad Urbana (2010)*

*Libro Blanco del
Transporte (2011)*

“En el contexto urbano, es necesario una estrategia mixta que incluya la ordenación del territorio, regímenes de tarificación, servicios de transporte públicos eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados y para la carga/repostado de los vehículos no contaminantes, con el fin de reducir la congestión y las emisiones. Deberá animarse a las ciudades por encima de un determinado tamaño a elaborar planes de movilidad urbana”

Libro Blanco del Transporte, 2011

PLAN DE ACCION DE MOVILIDAD URBANA (2010)

“La responsabilidad en políticas de movilidad urbana recae principalmente sobre las autoridades locales, regionales y nacionales”

Recogen seis temas, integrados por 19 medidas:

- Planteamiento integrado de las políticas que inciden sobre la movilidad
- Fomento de planes de movilidad urbana sostenible
- Atención a los derechos de los pasajeros y en especial los de las Personas con Movilidad Reducida (PMR)
- Campañas a favor de la formación, educación y sensibilización sobre una nueva cultura de movilidad urbana
- Apoyo a la investigación en vehículos menos contaminantes
- Fomento de la utilización de Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)
- Ayudas para proyectos pilotos y difusión de buenas prácticas
- Creación de un observatorio de movilidad urbana
- Mejorar las condiciones del tráfico urbano de mercancías y del “último kilómetro” del reparto

Ministerios con competencias en:

- Medio Ambiente
- Energía
- Industria,
- Obra Pública
- Transporte
- Hacienda
- Investigación

Planes de Infraestructuras y Transporte (desde 1993)

Observatorio de la Movilidad Metropolitana (desde 2003)

Observatorio de la Sostenibilidad en España (desde 2005)

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009)

Ley de Economía Sostenible (2011)

PLANES ESTATALES DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE

EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS



PDI (1993-2007)

- Dedicar un capítulo relativamente extenso al medio urbano
- Se apela a la necesidad de concertación y coordinación entre las Administraciones competentes y la conveniencia de elaborar Planes Intermodales de Transporte
- Se presentan Planes Concertados de Transporte y Urbanismo (Delta del Llobregat, Bilbao Ría 2000, ...)
- Se habla de fomentar una *nueva cultura urbana*, sin mayor concreción
- Y como principales estrategias se propugnan: la integración del transporte con la estrategia de ordenación del territorio, planteamiento conjunto de las actuaciones del MOPTMA en cada ciudad, o la potenciación del transporte colectivo, entre otras
- En este Plan priman las actuaciones en materia de infraestructuras y en menor medida las de transporte

PLANES ESTATALES DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE EL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE



PEIT (2005-2020):

- Dedicar un capítulo (entre diez) al Transporte Urbano y Metropolitano
- Plantear la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible, coordinados con las CCAA y las CCLL, como instrumento a través del cual articular la integración de los distintos sistemas de transporte urbano y metropolitano y el establecimiento del marco de gestión y financiación
- Como actuaciones específicas del Ministerio de Fomento en su red viaria urbana o metropolitana, se establece la construcción de plataformas BUS-VAO, aparcamientos disuasorios y paradas para el transporte público
- Plantear la conveniencia de la gestión integrada del conjunto de la red viaria en ámbitos metropolitanos y la creación de Consorcios de Transporte, donde aún no se hayan constituido

PITVI (2012-2024) (en proyecto)

- **Mantiene el principio genérico del fomento de la coordinación y concertación interadministrativa y, en base a ello,**
 - “se avalará” la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible, “por parte de las Autoridades Locales”, y
 - Se potenciará la participación del Ministerio de Fomento en los Consorcios de Transporte
- **Promoción de los modos no motorizados: bicicleta y marcha a pie y de forma expresa se afirma: “protección de la movilidad no motorizada en las redes de infraestructuras del Estado” (pág. II.127)**
- **Elaboración, a largo plazo, de un Plan Global de Cercanías en el que se planteará la ampliación de las redes actuales. Se menciona de forma expresa 13 “núcleos” de Cercanías y “otros núcleos”**

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, 2009. **Objetivos**



“La senda de actuación por una movilidad sostenible debe enmarcarse en los tres componentes de la sostenibilidad:

económico: satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas, promoviendo de esta forma el desarrollo y la competitividad;

social: proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más saludables;

ambiental: contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos, reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos” (pág. 18)

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, 2009. Directrices

“Integrar 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”



...

“Promover un urbanismo de proximidad que facilita el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil, y potenciar el espacio público multifuncional, equilibrando la preponderancia actual del uso del vehículo privado hacia modos de transporte sostenibles” pág. 20



ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, 2009. Medidas



Vincular la planificación urbanística con el transporte público y el no motorizado

Elaboración de estudios de evaluación de la movilidad generada

Implantar planes de movilidad sostenible

Impulsar las Cercanías Ferroviarias como modo de transporte

Construcción de plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación

Fomentar los modos de transporte no motorizados (peatón y bicicleta)

Implantar planes de Movilidad Urbana Sostenible en todos los núcleos que presten el servicio de transporte público

Fomentar el desarrollo de planes de transporte en empresas, centros educativos, comerciales y de ocio

Reducir el límite de velocidad en vías de acceso y circunvalaciones

LA LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE (Ley 2/2011, de 4 de marzo)

Capítulo III del Título III: *Transporte y movilidad sostenible* (art. 93-106)

Establece los siguientes principios de regulación:

- Garantía de derechos de operadores y usuarios, particularmente la igualdad de acceso a los mercados
- La competencia
- La gestión eficiente
- Coherencia entre inversión y calidad de los servicios y necesidades y preferencias de los usuarios de los servicios
- “Fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético y de la intermodalidad”

Establece los objetivos de la planificación de las infraestructuras
(Competitividad, cohesión, movilidad sostenible y segura)

Fija la prioridad en el transporte de mercancías por ferrocarril, así como “Favorecer el desarrollo de las infraestructuras de transporte ferroviario metropolitano y de plataformas reservadas de autobuses y a vehículos de alta ocupación, así como estaciones de autobuses e intercambiadores intermodales y plataformas de estacionamiento disuasorio” (art. 97.2.g)

Establece los objetivos de la política de movilidad sostenible (art. 100):

- Mejora del medio ambiente urbano, la salud y la seguridad
- Integración de políticas de desarrollo urbano, económico y movilidad
- Disminución del consumo de energía
- Fomento de medios de menor coste ambiental y económico
- Fomento de la intermodalidad
- Desarrollo de modos alternativos al vehículo privado

LA LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE

Recoge la figura y los contenidos de los Planes de Movilidad Sostenible, que pueden elaborarse para los ámbitos autonómico, supramunicipal y municipal

Promueve los planes de transporte de empresas

Fija como objetivo de la Administración pública estatal la mejora de la eficiencia energética del transporte y vehículos “limpios”

“A partir del 1º de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”



LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

POLÍTICAS TERRITORIALES

**Leyes del Ordenación del
Territorio, Urbanismo y
Suelo**

**Planes de Ordenación del
Territorio**

**Directrices y/o Estrategias
Territoriales**

- **Se establecen criterios de ocupación del territorio a favor de:**
 - Modelos de ocupación del suelo que eviten la dispersión en el territorio o incluso se establece la integración de los nuevos desarrollos con la ciudad ya consolidada
 - Modelos que reduzcan la generación de movilidad, mediante una relación más diversificada entre espacios de residencia, trabajo, ocio y equipamientos
- **Directrices a los planes urbanísticos para que den prioridad al transporte público y los modos no motorizados**

LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

POLÍTICAS DE TRANSPORTE



Leyes de Movilidad
Planes de Movilidad
Sostenible
Planes de Transporte
Metropolitano

Ley 9/2003, de Movilidad de
Cataluña

Ley 6/2011, de Movilidad de la
Comunidad Valenciana

Plan de Infraestructuras para la
Sostenibilidad del Transporte en
Andalucía (2006)

Plan de Transporte Metropolitano
del Área de Sevilla: Plan de
Movilidad Sostenible (2006)

Plà Director d'Infraestructures del
transport públic col·lectiu de la
regió metropolitana de Barcelona
2011-2020 (2012)

LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

LOS CONSORCIOS DE TRANSPORTE

- Los Consorcios de Transporte (o Autoridades de Transporte Público, ATM) es el instrumento más utilizado por parte de las CCAA, con participación de las CCLL, para la integración de los servicios públicos de transporte, en ámbitos urbanos y metropolitanos
 - Establecimiento de áreas de prestación conjunta
 - Sistema de tarificación unificado
 - Pago con tarjeta electrónica
 - Subvenciones públicas



**Planes generales
urbanísticos**

**Planes de Medio Ambiente
Urbano**

Agendas Locales 21

Redes de Ciudades

**Planes de Movilidad
Urbana Sostenible**



Red de Ciudades por la Bicicleta

INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Inversiones en infraestructuras para el transporte público:

- Metro
- Tranvía
- Cercanías
- Intercambiadores
- Carriles Bus o Bus-VAO
- Aparcamientos disuasorios



POLÍTICAS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

“Sin un tiempo de recorrido comparable al del coche, el transporte colectivo no puede ser competitivo” (*Libro Verde*)

Restricción a la circulación de vehículos privados/Peajes urbanos

Peatonalización

Sistemas de gestión integrada de distintos modos de transporte

Gestión del tráfico que favorezca al transporte público, al ciclista y al peatón

Sistemas Inteligentes de Gestión del Transporte (STI)

La ordenación del tráfico de mercancías

Consortios de Transporte



Políticas y planes de implantación muy reciente. Con pocas salvedades, se han empezado a desarrollar en el siglo XXI

La consolidación de la nueva cultura de la movilidad urbana de gestión de la demanda, frente a la construcción de nuevas infraestructuras, requiere:

- Mejorar el conocimiento del comportamiento de la movilidad
- Mejorar la coordinación de las políticas, planes y programas de las administraciones con competencias en la planificación y gestión de la movilidad
- Promover la integración de políticas, planes y programas en los que se dé prioridad a los modos más sostenibles de forma eficaz y efectiva
- Precisar normativamente los principios y directrices en pro de una ordenación de usos del suelo multifuncionales y con menor movilidad generada
- Establecer una legislación precisa sobre la financiación de las políticas y planes para la construcción y gestión de las infraestructuras necesarias
- Seguir fomentando, difundiendo y formando en las buenas prácticas de movilidad urbana sostenible

Thank you!

Josefina Cruz Villalón

Departamento de Geografía Humana

Universidad de Sevilla

C/ Doña María de Padilla s/n

41004 Sevilla (Spain)

jcvillalon@us.es

<http://www.civitas.eu>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION