



**ANEXO**

**ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**Comentarios específicos**



En el siguiente informe se analiza el Borrador (15/1/09) sobre La “Estrategia española de movilidad sostenible”, elaborado por el Ministerio de Medio ambiente.

### **Aspectos generales**

Las directrices y medidas van destinadas a “Áreas Prioritarias de Actuación”, aunque no se especifica qué son. Esto es especialmente relevante para aclarar el ámbito de actuación de la Estrategia, ya que puede referirse al conjunto de municipios del Estado o bien a un grupo reducido de ciudades.

Del mismo modo, deberían ser de obligado cumplimiento ciertas medidas dependiendo de la población total o la densidad de población.

## **2. Diagnóstico de la movilidad en España**

2.4. Entre los principales impactos falta la siniestralidad.

2.4.1. El RACC ofrece que se utilicen los estudios realizados sobre las ciudades de Madrid y Barcelona para ilustrar el tema.

## **3. Marco de Referencia**

En el Marco de Referencia falta contemplar los siguientes aspectos:

- A nivel autonómico la labor emprendida en Catalunya con la Ley de Movilidad y sus derivados (Decreto que regula los estudios de Movilidad Generada, Directrices Nacionales de Movilidad, Planes Directores de Movilidad...)
- A nivel local faltaría relacionar las muchas ciudades que han acometido la realización de Planes de Movilidad
- A nivel internacional faltaría saber qué es lo que están haciendo otros países europeos y especialmente Francia con los PDU.

#### **4. Objetivos para una movilidad sostenible**

No se habla de seguridad vial.

Falta incidir sobre la universalidad de la movilidad, esto es, la accesibilidad para todos con discriminación positiva hacia niños, mayores, personas con movilidad reducida, etc. En estos casos se debería realizar de forma inmediata.

4.1. Poner énfasis en el reparto de equilibrio modal, mediante la gestión actual. Además, la planificación se confirma como un Indicador claro.

4.4. Falta incidir en que la Dirección de Salud profundice en la incidencia de cada contaminante en la salud.

4.5. Se debería tratar el origen/destino del viaje mediante instrumentos que se deberían facilitar en el Borrador.

#### **5. Directrices generales**

La estrategia elaborada es una declaración de buenas intenciones, sin concretar acciones específicas. Se debería ser más ambicioso con el tema de gestión de la demanda: no se alude al aparcamiento como elemento regulador de la demanda en destino, a pesar de que posteriormente sí que se plantea como medida.

No especifica cómo alcanzar los objetivos.

No se dota de financiación para el conjunto de actuaciones previstas en el ámbito urbano e interurbano.

5.2 No especifica cómo fomentar.

#### **6. Medidas en áreas prioritarias de actuación**

Debería incluirse el tema de gestión de la demanda, y en especial el aparcamiento como elemento regulador.

En general, no habla de promover la alta ocupación de los vehículos como medida específica. Una de las medidas que quizá deberían plantearse es la tarificación en los peajes según la ocupación del vehículo, especialmente en las áreas metropolitanas. Para ello, también sería necesaria una tarifa metropolitana o urbana en el conjunto del Estado, ya que actualmente algunas regiones metropolitanas disponen de peaje y otras no.

En este punto no se incluye el tranvía, que es una infraestructura fija, pero más barata y de menor impacto que el ferrocarril, y que actualmente se está implantando o se ha implantado en diversas ciudades españolas.

Tampoco se incluye el tratamiento de transporte de mercancías no ferroviario. Debería fomentarse económicamente la renovación de la flota de vehículos pesados.

6.1.5. A las mercancías les interesa que les garanticen la fiabilidad, no el tiempo.

En función del tipo de demanda se genera la especialización de la vía y se establecen las prioridades. Baja demanda de pasajeros y alta de mercancías cambio de prioridad.

No concreta cómo debe apoyarse al transporte público, o a los vehículos híbridos.

No se indica cómo se ha de conseguir lo que pretende.

6.1.7. El RACC no es favorable a limitaciones de velocidad indiscriminadas. Propugna que éstas sean variables y dinámicas en función del tráfico.

6.1.8. Debería incluirse algunas propuestas concretas, como el Taxi a la demanda o la posibilidad de crear mancomunidades para la gestión del transporte público. El objetivo principal es la gestión conjunta entre diversos municipios de baja densidad, compartiendo demanda y gastos.

6.1.9. Se debería añadir que algunas de las nuevas ejecuciones urbanísticas, especialmente las actividades terciarias privadas que ocupen grandes superficies, deberían autofinanciar parte del transporte público para acceder a ellas.

6.1.13. Se debería incluir como media la regulación semafórica favorable al transporte público (onda verde, apertura de semáforos...).

6.1.14. No hace referencia a la bici pública como instrumento de promoción de la bicicleta y complementariedad del Transporte Público. En este sentido, diversas Comunidades Autónomas financian parte del servicio a los municipios que lo soliciten.

No habla de incorporar como normativa de obligado en la CA la Ley de Movilidad, que define ámbitos territoriales que deberán ser funcionales y no administrativos.

6.1.16. No se especifica el ámbito de aplicación. En este sentido, únicamente el 0,2% de las empresas españolas emplean a más de 200 trabajadores (INE, 2008), por lo que debe añadirse “empresas o centros de trabajo de más de 200 trabajadores”, así como obligar a los municipios o provincias a elaborar el listado, ya que actualmente no se dispone de datos reales en la mayoría de municipios.

El coordinador de movilidad es, en realidad, el Gestor de la Movilidad, figura que actualmente se ha implantado en diversos polígonos industriales. Por último, el término “empresa de más de 400 empleados” es muy vago e irreal, ya que muchas empresas están jurídicamente divididas en más de una. La experiencia del RACC demuestra que para la realización de planes de empresa dichas empresas son capaces de demostrar que no llegan al número de trabajadores, por lo que estarían exentas de realizar cualquier plan de movilidad. Esto da lugar a una reducción casi total de empresas que finalmente realizarían los planes de movilidad.

6.2.4. Adaptación de los garajes y aparcamientos y de la vía pública a las nuevas tecnologías.

6.2.5. Actualmente existen líneas de transporte público ineficientes, ya que registran una reducida demanda, lo que las hace más insostenibles que el vehículo privado. En este sentido, la Estrategia debería contemplar que los organismos competentes o aquellos que financian el transporte público en cada ámbito territorial analicen la eficacia de sus líneas de transporte público.

6.3.1. Zonas 30 siempre que se reduzca la intensidad de vehículos.

6.3.2. Debería incluirse que la DGT estudiará las tecnologías para poner al servicio de los Ayuntamientos.

6.3.4. Pavimento sonoreductor.

6.5.1. Se debería incluir que se permita el uso de la bicicleta en el conjunto de la red de metro y Ferrocarril.

Dotar de aparcamiento para bicicletas a los principales equipamiento de cada municipio.

6.5.4. ¿De qué modo se promueve? Debería plantearse el modelo. En algunos países del resto de Europa, en la Declaración de la Renta se desgrava el transporte habitual utilizado (trabajo, estudios). De este modo, los más sostenibles desgravan más que los menos sostenibles. Para ello, sería fundamental la promoción de una tarjeta anual de transporte público para los trabajadores.

Otro aspecto fiscal que se debería plantear es el aumento de tarifas para los vehículos pesados en los peajes, incluyendo a España en el proyecto Euroviñeta, que puede implantarse con diferentes tarifas y modos de gravamen, es decir, con bajo impacto económico en las actividades implicadas.