

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.1.2010
COM(2009) 490 final/2

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2009) 490 final du 30.9.2009.

Concerne la version espagnole: page 2, point 1, premier alinéa, deuxième ligne; page 7, point 3, action n° 9, titre; page 7, point 3, action n° 9, première ligne; page 11, point 3, action n° 19, troisième ligne; dernière page, annexe 1, action n° 9.

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

Plan de Acción de Movilidad Urbana

{SEC(2009) 1211}

{SEC(2009) 1212}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Plan de Acción de Movilidad Urbana

1. Introducción

En 2007, el 72 %¹ de la población europea vivía en zonas urbanas, que son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Las ciudades necesitan sistemas de transporte eficientes en apoyo de su economía y del bienestar de sus habitantes. En las ciudades se genera, aproximadamente, el 85 % del PIB de la UE. Las zonas urbanas se enfrentan en la actualidad al reto de conseguir un transporte sostenible desde los puntos de vista medioambiental (CO₂, contaminación atmosférica, ruido) y de la competitividad (congestión), y que atienda las inquietudes sociales: desde la necesidad de responder a problemas sanitarios y a la evolución demográfica hasta la consideración de las necesidades de personas con movilidad reducida, familias y niños, pasando por el refuerzo de la cohesión económica y social.

La movilidad urbana preocupa cada vez más a los ciudadanos. Nueve de cada diez europeos consideran que la situación del tráfico en la zona donde viven debería mejorar². El medio de transporte que elegimos para desplazarnos va a afectar no sólo al desarrollo urbano futuro, sino también al bienestar económico de ciudadanos y empresas. Va a ser también esencial para el éxito de la estrategia global de la UE de lucha contra el cambio climático, alcanzar el objetivo «20-20-20»³ y promover la cohesión.

La movilidad urbana es un componente central del transporte a larga distancia. La mayor parte del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, empieza y termina en zonas urbanas, y atraviesa varias de ellas en su recorrido. Las zonas urbanas deberían proporcionar puntos de interconexión eficaces para la red transeuropea de transporte y ofrecer un transporte de «último kilómetro» eficiente para pasajeros y mercancías. Resultan, por tanto, vitales para la competitividad y sostenibilidad del futuro sistema de transportes europeo.

La reciente Comunicación de la Comisión sobre un futuro sostenible para los transportes⁴ incluye la urbanización y sus impactos sobre el transporte entre los principales retos a los que hay que dar respuesta para aumentar la sostenibilidad del sistema de transporte. Aboga por actuar de forma coordinada y eficaz para afrontar el desafío de la movilidad urbana, y propone un marco a escala de la UE para facilitar la adopción de medidas a las autoridades locales.

La responsabilidad en materia de políticas de movilidad urbana recae principalmente sobre las autoridades locales, regionales y nacionales. No obstante, las decisiones a nivel local no se toman de forma aislada, sino en el marco establecido por la política y la legislación regional, nacional y de la UE. Por consiguiente, la Comisión considera que puede resultar muy beneficioso trabajar juntos para apoyar las medidas que se adoptan a escala local, regional y

¹ Naciones Unidas, *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*.

² *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*. Flash Eurobarómetro nº 206b, julio de 2007.

³ Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Bruselas (8/9 de marzo de 2007).

⁴ COM(2009) 279.

nacional, así como prever un enfoque de asociación, respetando plenamente, al mismo tiempo, las diferentes competencias y responsabilidades de todos los agentes implicados.

La consulta y el debate que siguieron a la publicación del Libro Verde sobre la Movilidad Urbana⁵ confirmaron y aclararon el valor añadido de las medidas adoptadas a escala comunitaria⁶. El Plan de Acción se basa en las sugerencias de las partes interesadas, los ciudadanos, de forma individual o a través de sus agrupaciones representativas, y las instituciones y organismos europeos.

El 9 de julio de 2008, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución sobre el Libro Verde⁷, y el 23 de abril de 2009, un informe de propia iniciativa acerca de un Plan de Acción sobre Movilidad Urbana⁸. El 29 de mayo de 2008, el Comité Económico y Social Europeo adoptó un dictamen sobre el Libro Verde⁹, y el Comité de las Regiones lo hizo el 9 de abril de 2008¹⁰. El 21 de abril de 2009, el Comité de las Regiones formuló un dictamen sobre el informe del Parlamento Europeo¹¹. Asimismo, el Consejo celebró debates sobre este tema¹².

Basándose en la consulta que se realizó tras la presentación del Libro Verde, el presente Plan de Acción establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana respetando, al mismo tiempo, el principio de subsidiariedad. Para ello, fomentará y apoyará el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a alcanzar los objetivos generales de la UE, por ejemplo impulsando el intercambio de mejores prácticas y proporcionando financiación. La Comisión es consciente de que las zonas urbanas de la UE pueden enfrentarse a retos diferentes en función de su ubicación geográfica, su tamaño o su riqueza relativa. No pretende en modo alguno prescribir soluciones únicas para todos ni imponerlas desde un nivel superior.

Propone medidas prácticas a corto y medio plazo, que se adoptarán progresivamente de aquí a 2012 y que abordarán cuestiones específicas relacionadas con la movilidad urbana de una manera integrada. La Comisión ofrece una asociación a las autoridades locales, regionales y nacionales basada en su compromiso voluntario para cooperar en una serie de áreas de interés mutuo. Invita, asimismo, a otras partes interesadas en los Estados miembros, los ciudadanos y la industria, a cooperar estrechamente y a prestar especial atención a las necesidades en materia de movilidad de grupos vulnerables tales como los ancianos, los grupos de bajos ingresos y las personas con discapacidades, cuya movilidad se ve reducida por una minusvalía física, intelectual o sensorial, o como consecuencia de la edad.

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Se ofrece un resumen de los resultados de la consulta en la siguiente dirección:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/lang/es/accueil/PFUE-09_2008/PFUE-02.09.2008/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

2. Función de la UE

Los sistemas de transporte urbano son componentes del sistema de transporte europeo y, como tales, forman parte integrante de la Política Común de Transporte, de acuerdo con los artículos 70 a 80 del Tratado CE. Además, otras políticas de la UE (cohesión, medio ambiente, salud, etc.) no pueden alcanzar sus objetivos sin tener en cuenta especificidades urbanas tales como la movilidad.

La normativa y las políticas de la UE relativas a la movilidad urbana se han ido desarrollando en los últimos años. Se ha proporcionado una financiación considerable a través de los Fondos Estructurales y de Cohesión. Las iniciativas financiadas por la UE, frecuentemente con cargo a los Programas Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico, han contribuido a la creación de muchos planteamientos innovadores. La difusión y la reproducción de esos planteamientos a escala europea pueden permitir a las autoridades públicas lograr más y mejores resultados a menor coste.

El desarrollo de sistemas de transporte eficaces en zonas urbanas es una tarea que resulta cada vez más compleja en unas ciudades congestionadas y con una expansión urbana cada vez mayor. Las autoridades públicas desempeñan un papel crucial a la hora de establecer la planificación, los fondos y el marco regulador. La UE puede incitar a las autoridades locales, regionales y nacionales a que adopten políticas integradas a largo plazo, que resultan muy necesarias en entornos complejos.

Además, puede ayudar a las autoridades a encontrar soluciones interoperables que faciliten el buen funcionamiento del mercado único. Unos regímenes, normas y tecnologías compatibles facilitan la aplicación de las medidas y su control. Acordar normas comunes para todo el mercado único permite generar un mayor volumen de producción, lo cual reduce los costes para el usuario.

Las zonas urbanas se están convirtiendo en laboratorios para la innovación tecnológica y organizativa, para suscitar cambios en las pautas de movilidad y para encontrar nuevas soluciones en materia de financiación. Para la UE es importante compartir soluciones innovadoras en relación con las políticas locales a favor tanto de las empresas de transporte como de los usuarios, que garanticen la eficacia del sistema europeo de transporte mediante una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión. A este respecto, la contribución del sector va a ser capital para responder a los retos futuros.

Por último, la movilidad urbana sostenible reviste creciente importancia en las relaciones con nuestros vecinos y en la sociedad mundializada, cada vez más concentrada en las aglomeraciones urbanas. Si las medidas que se adopten en el marco del presente Plan de Acción arrojan resultados satisfactorios, podrán ayudar a todos los agentes en la UE y su industria a conformar activamente una futura sociedad global que responda a las necesidades de los ciudadanos, ofreciéndoles armonía, calidad de vida y sostenibilidad.

3. Un programa de medidas en pro de una movilidad urbana sostenible

Las medidas propuestas se centran en seis temas que responden a los resultados más importantes de la consulta sobre el Libro Verde. Se aplicarán a través de los programas e instrumentos comunitarios existentes. Esas medidas se complementan entre sí y con otras iniciativas de la UE. En el anexo 1 se presenta un panorama general de esas medidas y se ofrece el calendario para llevarlas a cabo.

Tema 1 — Promover políticas integradas

Con un planteamiento integrado pueden manejarse mejor la complejidad de los sistemas de transporte urbano, las cuestiones de gobernanza y las conexiones entre las ciudades y las zonas o regiones que las rodean, la interdependencia entre modos de transporte, las limitaciones dentro del espacio urbano y la función de los sistemas urbanos en el sistema de transporte europeo. Se necesita un planteamiento integrado no sólo para el desarrollo de una infraestructura y unos servicios de transporte, sino también para la elaboración de políticas que vinculen el transporte con la protección del medio ambiente¹³, un entorno saludable, la ordenación territorial, la vivienda, los aspectos sociales de la accesibilidad y la movilidad, así como la política industrial. Planificar el transporte de forma estratégica e integrada, crear organizaciones adecuadas para la planificación de la movilidad y establecer metas realistas resultan fundamentales para afrontar los retos a largo plazo de la movilidad urbana y fomentar la cooperación con los operadores de transporte y entre ellos.

Medida nº 1 — Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible

A corto plazo, en aplicación de la Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano¹⁴, la Comisión ayudará a las autoridades locales a desarrollar planes de movilidad urbana sostenible que se ocupen del transporte de pasajeros y mercancías en zonas urbanas y periurbanas. Proporcionará material orientativo, promoverá el intercambio de mejores prácticas, determinará valores de referencia y apoyará actividades educativas para profesionales en movilidad urbana. A más largo plazo, la Comisión podría tomar otras medidas, por ejemplo ofrecer incentivos y recomendaciones.

Cuando sea posible, la Comisión incitará a los Estados miembros a que proporcionen plataformas para el aprendizaje mutuo y la puesta en común de experiencias y mejores prácticas, que podrían promover el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible. La Comisión introducirá, además, una dimensión de movilidad urbana en el «Pacto entre Alcaldes»¹⁵, con objeto de promover un planteamiento integrado que vincule la energía y el cambio climático con el transporte. Fomentará la incorporación de cuestiones relacionadas con el transporte y la movilidad a los Planes de Acción para una Energía Sostenible que van a preparar las ciudades que participan en el Pacto.

Medida nº 2 — Movilidad urbana sostenible y política regional

A fin de dar mayor publicidad a los fondos puestos a disposición por los Fondos Estructurales y de Cohesión y el Banco Europeo de Inversiones, la Comisión tiene previsto publicar información sobre el vínculo existente entre las medidas de movilidad urbana sostenible y los objetivos de la política regional en las actuales condiciones generales a nivel nacional y comunitario. Se ocupará del marco más amplio para el desarrollo urbano sostenible y de las relaciones entre el transporte urbano y la red transeuropea de transporte. La Comisión expondrá, además, las posibilidades de financiación y explicará la aplicación de ayudas de estado y de las normas sobre contratos públicos.

Medida nº 3 — El transporte a favor de un entorno urbano saludable

¹³ Por ejemplo, garantizando la coherencia entre los planes de movilidad urbana sostenible y los planes de calidad del aire que se preparan en el marco de la legislación europea de calidad atmosférica.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

Un transporte urbano sostenible puede contribuir a crear entornos saludables y a reducir enfermedades no contagiosas (respiratorias y cardiovasculares, por ejemplo) y a prevenir las lesiones. La Comisión apoya el establecimiento de asociaciones a favor de entornos saludables y va a estudiar otras sinergias entre sanidad pública y política de transporte, en el contexto de su labor en materia de sanidad pública, en particular en la aplicación de las estrategias sobre nutrición, sobrepeso y obesidad, medio ambiente y salud, prevención de lesiones y cáncer.

Tema 2 — Responder a las necesidades de los ciudadanos

Un transporte público de gran calidad y asequible es la piedra angular de un sistema de transporte urbano sostenible. Fiabilidad, información, seguridad y facilidad de acceso son vitales para que los servicios de autobús, metro, tranvía y trolebús, el ferrocarril y la navegación atraigan a los ciudadanos. La normativa comunitaria ya regula buena parte de las inversiones y operaciones en materia de transporte público¹⁶. Unos contratos transparentes tienen múltiples beneficios y pueden favorecer la innovación en los servicios y la tecnología. Garantizar un elevado nivel de protección de los derechos de los pasajeros, incluidos los pasajeros de movilidad reducida, es uno de los objetivos importantes que se ha marcado la Comisión. Ya existe legislación al respecto en relación con los servicios ferroviarios¹⁷, y recientemente se han presentado propuestas en ese sentido para los servicios de autobús y autocar¹⁸ y los servicios de transporte por mar y por vías navegables¹⁹.

Medida nº 4 — Plataforma sobre los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano

La Comisión va a moderar un diálogo con las partes interesadas (organizaciones de operadores, autoridades, trabajadores, agrupaciones de usuarios, etc.) para encontrar mejores prácticas a nivel de la UE y establecer condiciones para reforzar los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano. Partiendo de iniciativas sectoriales y completando el planteamiento reglamentario de la Comisión, lo que se pretende es poner en marcha una serie de ambiciosos compromisos voluntarios, incluyendo el establecimiento de indicadores comunes de calidad, compromisos para proteger los derechos de los viajeros y de las personas de movilidad reducida, así como procedimientos comúnmente acordados de reclamación, y mecanismos de notificación.

Medida nº 5 — Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida

Las personas con discapacidades tienen derecho a acceder al transporte urbano en igualdad de condiciones con el resto de la población, pero, en realidad, ese acceso es con frecuencia insuficiente y, en ocasiones, inexistente. Se han realizado progresos considerables, por ejemplo los autobuses de plataforma baja. Otros modos de transporte público, como el metro, siguen siendo en gran medida inaccesibles. La Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, firmada en 2007 por la Comunidad Europea y todos sus Estados miembros, incluye unas obligaciones muy claras al respecto.

¹⁶ Reglamento (CE) nº 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte y Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE sobre contratación pública.

¹⁷ Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

Su artículo 9 dice lo siguiente: «(...) los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al (...) transporte, (...) tanto en zonas urbanas como rurales.». La Comisión trabajará con los Estados miembros para que esas obligaciones se cumplan plenamente mediante la inclusión de la dimensión relativa a la movilidad urbana en la Estrategia de la Unión Europea en materia de Discapacidad para 2010-2020 y la elaboración de indicadores adecuados de la calidad y mecanismos de notificación. También apoyará la realización de otras actividades específicas en el marco del 7PM.

Medida nº 6 — Mejorar la información sobre los viajes

La Comisión trabajará con los operadores de transporte público y con las autoridades para facilitar la oferta de información sobre los viajes a través de diferentes medios de comunicación, incluso información sobre las necesidades de las personas discapacitadas. Apoyará, asimismo, el desarrollo de sistemas de planificación de itinerarios multimodales a nivel nacional y regional, así como de conexiones entre los sistemas de ese tipo ya existentes, con el objetivo, en última instancia, de ofrecer a los usuarios un portal de Internet sobre desplazamientos en transporte público a escala de la UE. Se hará especial hincapié en los principales puntos nodales de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y en sus conexiones locales y regionales.

Medida nº 7 — Acceso a zonas ecológicas

La Comisión va a iniciar un estudio sobre las diferentes normas de acceso a los distintos tipos de zonas ecológicas en la UE para saber mejor cómo funcionan los distintos sistemas en la práctica. A partir de los resultados de ese estudio, facilitará el intercambio de buenas prácticas.

Medida nº 8 — Campañas sobre hábitos que favorezcan la movilidad sostenible

Las campañas de educación, información y sensibilización desempeñan un papel importante en la creación de una nueva cultura de movilidad urbana. La Comisión va a seguir apoyando la organización de campañas a todos los niveles, por ejemplo la Semana Europea de la Movilidad. En relación con esta campaña, la Comisión optimizará las bases del premio y estudiará la posibilidad de crear un premio especial para fomentar la adopción de planes de movilidad urbana sostenible.

Medida nº 9 — Inclusión de la conducción eficiente en los programas de enseñanza de la conducción

La conducción energéticamente eficiente ya es parte obligatoria de los programas de formación y examen de los conductores profesionales. La Comisión estudiará con los Estados miembros, en el marco del Comité de Reglamentación del Permiso de Conducción, si procede y de qué modo incluir este tema en los exámenes de conducción de los conductores particulares, y se estudiarán posibles medidas de seguimiento y apoyo. También se abordará esta cuestión en el próximo Programa de Acción de Seguridad Vial.

Tema 3 — Ecologizar el transporte urbano

Muchas ciudades de la UE aplican políticas respetuosas con el medio ambiente. Una actuación a nivel de la UE puede contribuir a reforzar los mercados de nuevas tecnologías de vehículos no contaminantes y de combustibles alternativos. Eso favorecerá directamente a la

industria de la UE, promoverá entornos saludables y contribuirá a la recuperación de la economía europea. Al hacer pagar al usuario los costes externos que provoca (medioambientales, de la congestión y otros), de acuerdo con el principio de que quien contamina, paga, la internalización de los costes externos puede, con el tiempo, alentar a los usuarios del transporte a optar por vehículos o modos de transporte menos contaminantes, a utilizar infraestructuras menos congestionadas o a viajar en diferente momento. Las normas comunitarias sobre la tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías²⁰ no impiden la aplicación no discriminatoria de tasas reguladoras en las zonas urbanas para reducir la congestión del tráfico y el impacto ambiental.

Medida nº 10 — Proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos

La Comisión seguirá prestando su apoyo a proyectos de investigación y demostración financiados con cargo al Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (7PM) para facilitar la introducción en el mercado de vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos y de combustibles alternativos, con el objetivo de que seamos menos dependientes de los combustibles fósiles. Así se hizo, por ejemplo, a través de la Iniciativa CIVITAS²¹, así como de proyectos sobre el uso de hidrógeno, biocombustibles y vehículos híbridos en el transporte urbano.

En el marco del Plan Europeo de Recuperación Económica, la Comisión ha puesto en marcha la Iniciativa Europea por unos Coches Verdes²². En 2009, la Comisión financiará nuevos proyectos sobre vehículos eléctricos, que se ocuparán de cuestiones tales como las baterías, los grupos motopropulsores y los elementos auxiliares eléctricos y las tecnologías de la comunicación y la información, así como un proyecto de demostración sobre «electromovilidad». Ese proyecto se centrará en los vehículos eléctricos y en la infraestructura relacionada con ellos en zonas urbanas, integrará iniciativas nacionales y apoyará la normalización de la infraestructura de recarga.

Medida nº 11 — Guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente

La Comisión va a seguir elaborando una guía en Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente, que incluirá una visión de conjunto del mercado, la normativa y los regímenes de ayuda. En ese sitio de Internet se ofrecerá, además, apoyo para la adquisición conjunta de vehículos para servicios públicos, y se supervisará la evolución del mercado para garantizar la competencia. El servicio facilitará la aplicación de la nueva Directiva relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes²³.

Medida nº 12 — Estudio sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos

Una vez establecido el marco de la UE, la Comisión, teniendo en cuenta las conclusiones del debate abierto por la Comunicación sobre un futuro sostenible para los transportes, iniciará un estudio metodológico sobre los aspectos urbanos de la internalización. El estudio analizará la

²⁰ Directiva 1999/62/CE y propuesta de la Comisión de revisión de la Directiva sobre la tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías - COM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

²³ Directiva 2009/33/CE.

eficacia de una serie de opciones de tarificación y su aplicación, por ejemplo la aceptación pública, las consecuencias sociales, la recuperación de costes, la disponibilidad de herramientas de STI (sistemas de transporte inteligentes) y la manera de combinar con eficacia políticas de peaje urbano y otras disposiciones sobre acceso a zonas ecológicas.

Medida nº 13 — Intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano

La Comisión va a facilitar el intercambio de información entre expertos y responsables políticos en relación con los regímenes de peaje urbano en la UE. Se aprovechará la experiencia adquirida con iniciativas existentes²⁴ y se manejarán datos sobre los procesos de consulta, la concepción de los regímenes, la información dirigida a los ciudadanos, la aceptación pública, los costes de funcionamiento y los ingresos, los aspectos tecnológicos y los efectos en el medio ambiente. La Comisión utilizará las conclusiones de este intercambio en su trabajo sobre internalización de los costes externos.

Tema 4 — Intensificar la financiación

Para sacar el máximo provecho de una movilidad urbana sostenible son a menudo necesarias inversiones en infraestructuras, vehículos, nuevas tecnologías, mejora de los servicios, etc. La mayor parte de los gastos los cubren fuentes locales, regionales o nacionales. Las fuentes locales de financiación son variadas y cabe citar entre ellas los impuestos locales, las tarifas del transporte de pasajeros, las tasas de estacionamiento, los gravámenes de acceso a zonas ecológicas, el peaje urbano o la financiación privada. Las crecientes necesidades de financiación de complejos sistemas de transporte y la disminución probable de la financiación pública son los principales desafíos para el futuro. El uso de fondos de la UE, por ejemplo los instrumentos del Banco Europeo de Inversiones, puede suponer un incentivo considerable y contribuir a captar fondos privados. A corto plazo, la Comisión puede ayudar a las autoridades y a las partes interesadas a examinar las oportunidades de financiación existentes y a crear regímenes innovadores de asociación entre el sector público y el privado.

Medida nº 14 — Optimización de las fuentes de financiación existentes

Los Fondos Estructurales y de Cohesión han asignado más de 8 000 millones de euros a favor de un transporte urbano «limpio» en el marco de la programación financiera actual, y son una fuente de financiación de la UE muy importante para inversiones en infraestructuras y material móvil. Dentro del tema «Transporte» del 7PM se ha incluido, por primera vez, un ámbito prioritario dedicado a la movilidad urbana sostenible. La Comisión, además de sus actividades en curso, considerará la posibilidad de realizar nuevas actividades de investigación, desarrollo tecnológico y demostración relacionadas específicamente con la movilidad urbana.

Mantendrá su apoyo a STEER, el subprograma de «Energía inteligente—Europa»²⁵ dedicado a los aspectos del transporte relacionados con la energía, y a URBACT²⁶. El programa de apoyo a la política sobre tecnologías de información y comunicación puede conceder ayudas para proyectos piloto sobre movilidad urbana. Por último, se han financiado actividades de movilidad urbana en ámbitos prioritarios del Libro Verde sobre ese tema, tras una convocatoria lanzada en 2008.

²⁴ Por ejemplo, www.curacaoproject.eu.

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>.

Medida nº 15 — Analizar las necesidades de financiación en el futuro

La Comisión va a seguir concediendo ayuda a la iniciativa CIVITAS, que tan satisfactorios resultados ha permitido obtener, después de la tercera generación de proyectos que empezó en 2008. Ha iniciado un estudio para determinar el mejor modo de avanzar hacia una iniciativa CIVITAS FUTURA. Asimismo, examinará los fondos que se necesitarán en el futuro para mejorar la movilidad urbana, como parte de su análisis global del próximo marco financiero plurianual.

Tema 5 — Compartir experiencias y conocimientos

La Comisión ayudará a los interesados a aprovechar la experiencia adquirida y apoyará el intercambio de información, en particular sobre los sistemas modelo desarrollados en el marco de programas comunitarios. La intervención de la UE puede ser decisiva a la hora de garantizar la recogida, puesta en común y comparación de información, datos y estadísticas de los que actualmente no se dispone, pero que se consideran necesarios para la correcta formulación de políticas, por ejemplo sobre la contratación de servicios de transporte público, la internalización de los costes externos o el transporte integrado y la ordenación territorial. También puede ayudar a las ciudades con menos experiencia, conocimientos y recursos financieros a aprovechar las prácticas desarrolladas por ciudades más adelantadas en el campo de la movilidad urbana sostenible, por ejemplo en asuntos tales como la seguridad de peatones y ciclistas, donde un intercambio de mejores prácticas puede aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública en zonas urbanas.

Medida nº 16 — Mejora de los datos y estadísticas

Para subsanar la falta de datos y estadísticas, la Comisión va a iniciar un estudio que pretenderá determinar cómo mejorar la recopilación de datos en relación con el transporte urbano y la movilidad. Se explorarán las sinergias con las actividades en curso de la Comisión.

Medida nº 17 — Creación de un observatorio de la movilidad urbana

La Comisión va a crear un observatorio de la movilidad urbana dirigido a los profesionales en cuestiones de transporte urbano, en forma de plataforma virtual²⁷, con objeto de compartir información, datos y estadísticas, seguir la evolución de la situación y facilitar el intercambio de mejores prácticas. La plataforma constará de una base de datos sobre la amplia gama de soluciones probadas que ya se han puesto en marcha, material formativo y educativo, programas de intercambio de personal y otras herramientas de apoyo. Además, ofrecerá una visión de conjunto de la legislación e instrumentos financieros de la UE aplicables a la movilidad urbana.

Medida nº 18 — Contribución al diálogo y el intercambio de información a nivel internacional

Las autoridades locales y regionales de todo el mundo se enfrentan a desafíos similares en relación con la movilidad. Controlar el cambio climático, facilitar el comercio internacional, tratar el problema de seguridad del abastecimiento energético, asegurar un flujo de transporte sin interrupciones y garantizar la equidad social son cuestiones de importancia a nivel

²⁷ Sobre la base de iniciativas existentes, por ejemplo www.eltis.org.

mundial. Mediante las plataformas y los mecanismos de financiación existentes, la Comisión facilitará el diálogo, el hermanamiento de ciudades y el intercambio de información sobre movilidad urbana con regiones vecinas y socios internacionales. Como primera medida, la Comisión abrirá el Foro CIVITAS a ciudades de vecinos del Este y de regiones del Mediterráneo y África²⁸. A más largo plazo, la Comisión incluirá esa dimensión en el desarrollo de CIVITAS FUTURA, y considerará la realización de otras actividades específicas en el marco del 7PM.

Tema 6 — Optimizar la movilidad urbana

Una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión entre diferentes redes de transporte son elementos clave de un sistema de transporte eficiente. Eso puede facilitar la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos del medio ambiente y una logística del transporte de mercancías eficaz. Unas modalidades de transporte público asequibles y favorables a las familias son fundamentales para animar a los ciudadanos a depender menos del coche, a utilizar el transporte público, a pasear y utilizar la bicicleta más a menudo, y a considerar otras formas de movilidad, como los vehículos multiusuarios y el uso compartido del coche o de la bicicleta. No hay que olvidar la función que pueden realizar otros medios de transporte, como las bicicletas eléctricas, los ciclomotores y las motocicletas, además de los taxis. Las políticas de movilidad de las empresas pueden influir en los hábitos en materia de desplazamientos llamando la atención de los trabajadores sobre opciones de transporte sostenibles. Las empresas y las administraciones públicas pueden contribuir a modificar esos hábitos con incentivos económicos y con normas en materia de aparcamiento.

Medida nº 19 — Transporte urbano de mercancías

La Comisión tiene la intención de facilitar ayuda sobre cómo optimizar la eficiencia de la logística urbana y cómo mejorar las conexiones entre el transporte de mercancías a larga distancia, interurbano y urbano, con objeto de garantizar la eficiencia del «último kilómetro» del reparto. Se centrará en cómo incorporar mejor el transporte de mercancías en las políticas y planes locales y en cómo gestionar y controlar mejor los flujos de transporte. Como preparación, la Comisión organizará, en 2010, una conferencia sobre transporte urbano de mercancías. En esa conferencia se estudiará, también, la aplicación de iniciativas urbanas en el marco del Plan de Acción para la Logística del Transporte de Mercancías²⁹.

Medida nº 20 — Sistemas de transporte inteligentes (STI) para favorecer la movilidad urbana

La Comisión tiene previsto ofrecer asistencia sobre aplicaciones de STI para favorecer la movilidad urbana, como complemento del Plan de Acción para el Despliegue de STI³⁰. Abordará, entre otras cosas, la venta y pago electrónicos de billetes, la gestión del tráfico, la información sobre los viajes, la regulación del acceso y la gestión de la demanda, y expondrá las posibilidades abiertas por Galileo, el sistema mundial de navegación por satélite europeo (GNSS). Para empezar, iniciará un estudio sobre la mejora de la interoperabilidad de los sistemas de venta y pago de billetes de servicios y modos de transporte, incluido el uso de tarjetas inteligentes en el transporte urbano, centrándose en los principales destinos europeos (aeropuertos, estaciones de ferrocarril, etc.).

²⁸ COM(2009) 301.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

4. Perspectivas

La Comisión dirigirá activamente la aplicación de este Plan de Acción. Seguirá dialogando con las partes interesadas y establecerá los mecanismos de gestión oportunos, haciendo participar, también, a los Estados miembros a través, por ejemplo, del Grupo Conjunto de Expertos sobre Transporte y Medio Ambiente³¹. En 2012 la Comisión revisará la aplicación del presente Plan de Acción y evaluará si procede acometer nuevas medidas.

³¹ Creado en el marco de la Estrategia del Consejo para la integración del medio ambiente y el desarrollo sostenible en la política de transportes; documento 11717/99 TRANS 197 ENV 335 del Consejo, de 11 de octubre de 1999.

Anexo 1 — Visión de conjunto de las medidas en materia de movilidad urbana

Medida	Nº
A partir de 2009	
Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible	1
Mejorar la información sobre los viajes	6
Acceso a zonas ecológicas	7
Proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos	10
Guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente	11
Intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano	13
Optimización de las fuentes de financiación existentes	14
Creación de un observatorio de la movilidad urbana	17
A partir de 2010	
El transporte a favor de un entorno urbano saludable	3
Plataforma sobre los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano	4
Campañas sobre hábitos que favorecen la movilidad sostenible	8
Inclusión de la conducción eficiente en los programas de enseñanza de la conducción	9
Analizar las necesidades de financiación en el futuro	15
Mejora de los datos y estadísticas	16
Contribución al diálogo y el intercambio de información a nivel internacional	18
A partir de 2011	
Movilidad urbana sostenible y política regional	2
Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida	5
Estudio sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos	12
A partir de 2012	
Transporte urbano de mercancías	19
Sistemas de transporte inteligentes (STI) para favorecer la movilidad urbana	20