

## I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

## DICTÁMENES

## COMITÉ DE LAS REGIONES

79º PLENO 21 Y 22 DE ABRIL DE 2009

**Dictamen del Comité de las Regiones «plan de acción sobre movilidad urbana»**

(2009/C 200/01)

## EL COMITÉ DE LAS REGIONES

- lamenta que la Comisión no haya adoptado el esperado Plan de acción sobre movilidad urbana, ya que ello puede limitar el potencial de la política de movilidad urbana;
- celebra las numerosas iniciativas que se han emprendido a nivel comunitario en materia de política urbana y el hecho de que la financiación de la UE ya haya apoyado una serie de iniciativas urbanas; por consiguiente, estima necesario ir más allá del Libro Verde y seguir ampliando el ámbito político de la política de movilidad urbana;
- subraya la importancia de garantizar la adopción de mecanismos de financiación apropiados, junto con mecanismos que garanticen un auténtico trabajo en asociación. Por consiguiente, el CDR aboga por un modelo que permita que los planes de movilidad urbana se apliquen a través de acuerdos sostenibles de asociación a largo plazo entre entes públicos o entre el sector público y el privado, o mediante acuerdos de movilidad;
- pide a la Comisión que establezca un instrumento de financiación que anime a las zonas urbanas y metropolitanas a elaborar planes de movilidad. Este instrumento financiero debería estar a disposición directa de las regiones y las zonas urbanas, sin depender de la aprobación de los Estados miembros. Los planes de movilidad urbana deberían ser responsabilidad de las propias ciudades;
- solicita que la Comisión Europea también aporte valor añadido al proceso mediante incentivos de financiación, concesión de premios e intercambio de las mejores prácticas. El Dictamen del CDR sobre el Libro Verde sugiere que se conceda un etiquetado similar al sistema de «bandera azul de la UE», con arreglo a indicadores específicos, a zonas urbanas con bajos niveles de contaminación y congestión.

**Ponente General:** Sir Albert Bore, miembro del Consejo municipal de Birmingham (UK/PSE)

**Texto de referencia**

Consulta del Parlamento Europeo del 10 de marzo de 2009

**I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS**

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

**Mensajes clave**

1. lamenta que la Comisión no haya adoptado el esperado Plan de acción sobre movilidad urbana, ya que ello puede limitar el potencial de la política de movilidad urbana;

2. acoge favorablemente la iniciativa del Parlamento Europeo de emitir un informe de iniciativa sobre el tema y su decisión de consultar a este respecto al Comité de las Regiones;

3. celebra las numerosas iniciativas que se han emprendido a nivel comunitario en materia de política urbana y el hecho de que la financiación de la UE ya haya apoyado una serie de iniciativas urbanas; por consiguiente, estima necesario ir más allá del Libro Verde y seguir ampliando el ámbito político de la política de movilidad urbana. Dados los potenciales beneficios que una mayor y sostenible movilidad urbana y metropolitana puede reportar a la calidad de vida de los ciudadanos de la UE en las zonas urbanas, a la reducción del carbono y una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como a la competitividad económica, es conveniente que la UE redoble sus esfuerzos en este ámbito político. La agenda debe ser coherente y, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, la UE debería apoyar las acciones emprendidas a nivel local y regional mediante la promoción de las mejores prácticas, el intercambio de experiencias y el fomento de la investigación y desarrollo tecnológico;

4. reconoce que la UE ya presta un importante apoyo a la investigación en materia de movilidad urbana, regulación del transporte público y cuestiones medioambientales. En su respuesta al Libro Verde sobre el transporte urbano de la Comisión, el CDR subrayó el potencial valor añadido que a largo plazo aportaría la promoción de los planes de movilidad urbana, como los ya desarrollados, por ejemplo, en ciudades francesas y alemanas —con vistas a su adopción en otras ciudades de toda la Unión Europea— para hacer frente a la congestión urbana y la contaminación medioambiental; sin embargo, se pronuncia a favor de una mayor participación de las ciudades en proyectos de investigación financiados por la UE en materia de movilidad urbana, regulación del transporte público y cuestiones medioambientales. Es algo que puede hacerse ampliando a tal fin los programas de investigación;

5. subraya la importancia de garantizar la adopción de mecanismos de financiación apropiados, junto con mecanismos que garanticen un auténtico trabajo en asociación. Por consiguiente, el CDR aboga por un modelo que permita que los planes de movilidad urbana se apliquen a través de acuerdos sostenibles de

asociación a largo plazo entre entes públicos o entre el sector público y el privado, o mediante acuerdos de movilidad. Estos acuerdos de movilidad deberían poder utilizar financiación procedente tanto del sector privado como de los programas nacionales, regionales y locales;

6. considera que el papel que corresponde a la UE, en estrecha cooperación con el Banco Europeo de Inversiones, es desarrollar instrumentos financieros innovadores capaces de financiar las necesarias infraestructuras de movilidad sostenible y la inversión en vehículos con bajas emisiones de carbono. Si bien cabe acoger favorablemente las iniciativas emprendidas hasta ahora en estos ámbitos, es necesario acelerar el ritmo y pasar de proyectos ejemplares aislados a proyectos más extendidos por todo el territorio de la Unión. Los acuerdos de movilidad facilitarían el establecimiento de sólidas alianzas entre las partes interesadas, capaces de soportar el riesgo asociado a los cuantiosos préstamos comerciales necesarios para realizar una infraestructura de transporte sostenible a gran escala;

7. apoya las propuestas formuladas por el Parlamento Europeo en su proyecto de informe en el sentido de que en las perspectivas financieras para el período 2014-2020 habría que examinar la posibilidad de crear un instrumento financiero europeo que permitiera la cofinanciación de:

- planes de transporte urbano y metropolitano (planes de movilidad urbana) e
- inversiones en un tipo de movilidad urbana y metropolitana que satisfaga los objetivos socioeconómicos y medioambientales de la UE;

8. pide a la Comisión que establezca un instrumento de financiación que anime a las zonas urbanas y metropolitanas a elaborar planes de movilidad. Este instrumento financiero debería estar a disposición directa de las regiones y las zonas urbanas, sin depender de la aprobación de los Estados miembros. Los planes de movilidad urbana deberían ser responsabilidad de las propias ciudades. Frecuentemente, a nivel local y regional, los proyectos dependen de que se garantice la correcta combinación de inversiones por parte del sector público y el sector privado, y la UE podría desempeñar un papel importante para facilitarlos;

9. solicita que la Comisión Europea también aporte valor añadido al proceso mediante incentivos de financiación, concesión de premios e intercambio de las mejores prácticas. El Dictamen del CDR sobre el Libro Verde sugiere que se conceda un etiquetado similar al sistema de «bandera azul de la UE», con arreglo a indicadores específicos, a zonas urbanas con bajos niveles de contaminación y congestión.

## Observaciones generales

10. Los sistemas de transporte eficientes, eficaces y sostenibles contribuyen en gran medida a la competitividad de las ciudades, las regiones y la Unión Europea en general. Si bien la aplicación del principio de subsidiariedad lleva a la conclusión de que el desarrollo de dichos sistemas es responsabilidad de las autoridades locales y regionales correspondientes, a la Unión Europea también le corresponde un papel en este ámbito: fomentar las mejores prácticas, facilitar el aprendizaje, acelerar la transferencia de tecnología y garantizar la compatibilidad de las tecnologías utilizadas en la medida necesaria para facilitar la libre circulación de vehículos entre los Estados miembros.

11. A medida que se agrava la recesión mundial y las empresas europeas luchan denodadamente por mantener su cuota de mercado en mercados globales cada vez más competitivos, la UE debe dar ejemplo, desempeñando su papel para asegurar que la calidad de las infraestructuras urbanas que permiten la circulación de personas y bienes da a las empresas europeas ventaja sobre sus competidores mundiales, en lugar de menoscabar su capacidad para competir. Por consiguiente, es imperativo mantener el impulso propiciado por la iniciativa de la movilidad urbana que se concretó en la publicación del Libro Verde en septiembre de 2007, y que la UE se comprometa a emprender acciones tangibles para llevar adelante esta agenda.

## Recomendaciones sobre el proyecto de informe del Parlamento Europeo:

### *Acelerar la investigación y la innovación europea en materia de movilidad urbana*

12. apoya la inmediata revisión, evaluación y armonización de las bases de datos y estadísticas urbanas existentes a fin de valorar la necesidad de actualizarlas;

13. respalda el lanzamiento inmediato de un portal Internet y un foro europeos sobre movilidad urbana para facilitar el intercambio y la difusión de información, buenas prácticas e innovaciones, especialmente en el ámbito del fomento del transporte sostenible;

14. apoya la propuesta de crear un premio europeo anual para recompensar las iniciativas o los proyectos de transporte urbano que se hayan distinguido y puedan reproducirse, pero sugiere que ello se inscriba en el marco de la introducción de un etiquetado similar al sistema de «bandera azul de la UE», que debería concederse con arreglo a indicadores específicos a zonas urbanas con bajos niveles de contaminación y congestión;

15. apoya el desarrollo de una nueva iniciativa CIVITAS, pero recomienda que se revisen y mejoren en la medida de lo posible los mecanismos para fomentar la difusión de las lecciones aprendidas y la innovación generadas en los proyectos CIVITAS;

16. respalda, en principio, la financiación para acelerar el programa de investigación y desarrollo de los sistemas inteligentes de transporte (SIT), pero reconoce que la materialización de las aspiraciones de integración e interoperabilidad de los sistemas representa un desafío importante;

*Fomentar el máximo aprovechamiento de los distintos modos de transporte — El valor añadido de la Unión Europea: un incentivo a la movilidad sostenible en los espacios urbanos*

17. apoya firmemente la promoción de los planes integrados de transporte urbano sostenible (planes de movilidad urbana), pero es consciente de las cuestiones de subsidiariedad que pueden plantearse, ya que, si bien la UE tiene que incentivar la preparación de tales planes en aras del fomento de las buenas prácticas, la decisión de elaborarlos compete a las ciudades y regiones a fin de dar cabida al ámbito más amplio de los desplazamientos «domicilio-lugar de trabajo»;

18. respalda firmemente la propuesta de que la financiación y la cofinanciación comunitarias de proyectos de transporte urbano dependan de la existencia de planes integrados de movilidad, que se sumarían a los incentivos de la UE para este tipo de planes;

19. apoya firmemente la introducción de directrices, en el marco de los actuales instrumentos de política regional, sobre financiaciones incentivadoras de la UE destinadas a inversiones, programas de trabajo y proyectos coordinados a escala nacional y regional para el transporte urbano y el transporte más amplio a las áreas de trabajo, siempre y cuando con estas inversiones se consigan los objetivos medioambientales y socioeconómicos de la UE, incluida la interoperabilidad entre todos los modos de transporte; apoya igualmente la introducción de un instrumento financiero europeo en las perspectivas financieras para el período 2014-2020, que permita cofinanciar los planes de movilidad urbana y financiar no proyectos, sino resultados que satisfagan los objetivos socioeconómicos y medioambientales de la UE; solicita que se estudie la posibilidad de que las iniciativas piloto a pequeña escala puedan recibir financiación en una fase más temprana. Asimismo, se recomienda buscar instrumentos más ambiciosos para proporcionar financiación a mayor escala que permita la realización de planes de movilidad urbana, que dependerán de la existencia de acuerdos de movilidad urbana de carácter público o público-privado capaces de utilizar fondos tanto del sector privado como de los programas nacionales, regionales y locales;

20. acoge favorablemente la elaboración de un estudio sobre la experiencia adquirida con la integración de las tarifas (incluidas las tarjetas inteligentes) e insta a que se siga examinando la posibilidad de facilitar información intermodal en las conurbaciones de la UE; asimismo, solicita que se estudie la interoperatividad de las mencionadas tarjetas con la finalidad de que en el futuro puedan ser soporte de títulos con validez en varias áreas metropolitanas de la Unión Europea;

21. apoya el llamamiento hecho a la Comisión para que elabore un informe sobre los sistemas de tarificación urbana y las posibles orientaciones sobre dicha tarificación, así como sobre los peajes para acceder a las grandes ciudades y centros urbanos. Si bien la complejidad de tal empresa es considerable, hay mucho que ganar, sobre todo en términos de contribución a la coherencia de los planes de movilidad urbana, y ello representa un paso más hacia los sistemas de pago intermodales de «billete único»;

**Los transportes urbanos: un sector industrial y de las tecnologías europeas que debe tenerse en cuenta en la Estrategia de Lisboa y en el Plan europeo de recuperación económica**

22. apoya firmemente la presentación de una iniciativa europea para la normalización y certificación del equipamiento en cuanto a seguridad, comodidad (ruido, vibraciones, etc.), interoperabilidad de las redes, accesibilidad para las personas con movilidad reducida, transporte sostenible y tecnologías de motores limpios sobre la base de una auditoría medioambiental del carbono;

23. respalda firmemente que una proporción significativa de los créditos liberados por el Plan europeo de recuperación económica se asigne a la financiación de las inversiones en transporte urbano en curso y a proyectos que puedan financiarse inmediatamente, siempre que dichas inversiones sean coherentes con los objetivos socioeconómicos y medioambientales de la UE;

**Mayor coherencia con otras políticas comunitarias**

24. invita a la Comisión Europea a que fomente una mayor coherencia a nivel local con otras políticas comunitarias, por ejemplo las relacionadas con el medio ambiente, el desarrollo urbano sostenible, el transporte de pasajeros y mercancías en ámbitos no urbanos, el cambio climático y la política regional;

25. reitera su llamamiento en favor del establecimiento de un mecanismo comunitario para informar sobre los progresos alcanzados en la realización de los planes de movilidad urbana, a fin de brindar ejemplos a otras ciudades. Este proceso debería dar comienzo con un análisis comparativo financiado por la UE centrado en ciudades europeas y en su manera de plantearse la reducción de la congestión, la mejora del medio ambiente y el establecimiento de modos de transporte más sostenibles, incluidos los modo no motorizados.

Bruselas, 21 de abril de 2009

*El Presidente  
del Comité de las Regiones*  
Luc VAN DEN BRANDE

---