CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Bruselas, 23 de diciembre de 2013 (OR. en)

18136/13

TRANS 689
ENER 596
ENV 1231
MI 1194
TELECOM 364

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por el Secretario General de la Comisión Europea, D. Jordi AYET PUIGARNAU, Director
Fecha de recepción:	17 de diciembre de 2013
A:	D. Uwe CORSEPIUS, Secretario General del Consejo de la Unión Europea
N.° doc. Ción.:	COM(2013) 913 final
Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2013) 913 final.

Adj.: COM(2013) 913 final

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

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

Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos

{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}
{SWD(2013) 529 final}

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

Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades de Europa[1], que albergan al 70 % de la población de la UE y que generan más del 80 % del PIB de la Unión, están conectadas por uno de los mejores sistemas de transportes del mundo. No obstante, la movilidad en el interior de las ciudades resulta cada vez más complicada e ineficiente. La movilidad urbana sigue dependiendo en gran medida del uso de coches privados de propulsión convencional. Los avances realizados hacia la consecución de modos más sostenibles de movilidad urbana son muy lentos.

Muchas ciudades y pueblos europeos sufren de forma crónica los problemas derivados de la congestión del tráfico, cuyo coste se estima en 80 000 millones de euros anuales[2].

Las zonas urbanas también son responsables de una parte importante (alrededor del 23 %) de la totalidad de las emisiones de CO_2 procedentes del transporte. Las ciudades tienen que realizar más esfuerzos a fin de revertir las tendencias anteriores y contribuir a lograr el 60 % de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero según lo estipulado en el Libro Blanco de la Comisión «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»[3] (de aquí en adelante «Libro Blanco del transporte 2011»). Habida cuenta de sus altas densidades de población y la elevada proporción de desplazamientos de corta distancia que se realizan en ellas, las ciudades tienen un mayor potencial para avanzar hacia un sistema de transportes hipocarbónico que el sistema de transportes general, a través del desarrollo de otras formas de movilidad como los desplazamientos a pie, en bicicleta o el transporte público, y la introducción temprana en el mercado de vehículos propulsados por combustibles alternativos.

La legislación de la UE en materia de la calidad del aire[4] y, cada vez más, las exigentes normas de emisiones de los vehículos de carretera tienen por objeto proteger a los ciudadanos de una exposición dañina a las partículas y a los contaminantes atmosféricos. Sin embargo, las ciudades de prácticamente todos los Estados miembros siguen teniendo dificultades para cumplir los requisitos legales.

El número de fallecidos en accidentes de tráfico ocurridos en la UE sigue siendo muy elevado: en 2012 se registraron 28 000 aproximadamente. En las zonas urbanas se producen el 38 % de los fallecimientos en accidentes de tráfico de Europa, siendo especialmente destacable la vulnerabilidad de usuarios como los peatones. Los avances logrados en materia

---

1 Véase también el informe «Ciudades del Mañana», Comisión Europea, 2011.

2 Coste total de la congestión; véase SEC(2011) 358 final.

3 COM(2011) 144 final.

4 Véase, en particular, la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

de reducción del número de víctimas mortales en las carreteras en las zonas urbanas han sido inferiores a la media.

En una encuesta del Eurobarómetro[5] se analizaron las actitudes en relación con la movilidad urbana. Una gran mayoría de los ciudadanos europeos considera que la congestión, el coste y los impactos negativos que la movilidad urbana y los modelos de transporte tienen en el medio ambiente y la salud humana son problemas importantes. La mayor parte de los encuestados se mostraron bastante pesimistas en cuanto a las perspectivas de mejorar la situación del tráfico en sus ciudades.

La encuesta también puso de manifiesto que existen considerables diferencias en los distintos países de la UE. Se ha detectado una «brecha en la movilidad urbana» cada vez mayor entre las pocas ciudades avanzadas de Europa y la mayoría, que van a la zaga.

La Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador[6] puso de relieve la importancia de contar en Europa con un sistema de transporte modernizado y sostenible para el desarrollo futuro de la Unión e hizo hincapié en la necesidad de abordar la dimensión urbana del transporte.

Es necesario dar un gran paso adelante.

La presente Comunicación tiene por objeto reforzar el apoyo a las ciudades europeas para abordar los retos que la movilidad urbana representa. Es necesario que el enfoque con el que se aborda la movilidad urbana dé un gran paso hacia adelante con el fin de garantizar que las zonas urbanas de Europa se desarrollen por una vía más sostenible, así como para cumplir los objetivos de la UE de lograr un sistema de transportes europeo competitivo y eficiente en el uso de los recursos.

También resulta crucial superar los enfoques fragmentados y desarrollar el mercado único de soluciones innovadoras de movilidad urbana abordando cuestiones como las especificaciones y las normas comunes o la contratación pública conjunta.

La Comunicación establece el modo en que la Comisión fortalecerá las acciones realizadas en materia de movilidad urbana sostenible en zonas de valor añadido de la UE. La Comisión también anima a los Estados miembros a tomar medidas más decididas y mejor coordinadas.

2. HACER REALIDAD UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE JUNTOS

Para transformar la movilidad urbana se requiere la acción coordinada de los responsables de la toma de decisiones y las autoridades competentes en todos los niveles de gobierno.

La actuación a escala de la UE tiene que contribuir al esfuerzo conjunto: el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión de 2009[7] recibió un amplio respaldo del Parlamento Europeo[8], el Comité Económico y Social Europeo[9], el Comité de las Regiones[10] y

5 Eurobarómetro especial nº 406 (2013).
6 COM(2010) 2020 final.
7 COM(2009) 490 final.
8 Resolución del Parlamento Europeo de 9 de julio de 2008; 2008/2041(INI).
9 Dictamen sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana de 27 de mayo de 2010, TEN/414.
10 Dictamen sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana de 27 de agosto de 2010, 2010/C 232/05.

los Estados miembros[11], así como de las partes interesadas de toda la Unión. En el año 2012 se habían puesto en marcha las veinte iniciativas del Plan de Acción, tal y como estaba previsto.

Por tal motivo, la Comisión encargó una revisión independiente[12] de la aplicación del Plan de Acción y una consulta pública[13] para explorar el camino que se ha de seguir. Las partes interesadas reafirmaron el valor añadido del apoyo a escala de la UE y destacaron que la actuación de la UE era la única adecuada para garantizar un amplio debate en torno a la movilidad urbana en el conjunto de la Unión, con el fin de facilitar el intercambio de experiencias y buenas prácticas, de favorecer la investigación y la innovación y de proporcionar apoyo económico a los proyectos en materia de transporte urbano, en especial, en las regiones menos desarrolladas. También subrayaron la importancia de colaborar en temas específicos como la planificación de la movilidad urbana, el despliegue de soluciones de sistemas de transporte inteligentes (STI) o la reglamentación en materia de acceso y la seguridad vial.

La actuación a escala de la UE en materia de movilidad urbana tiene que implicar a los Estados miembros: Las iniciativas de la Comisión no pueden llegar a cada uno de los miles de pueblos y ciudades que componen Europa, y tampoco es posible que identifiquen y superen las barreras específicas que impiden el desarrollo de una movilidad sostenible mejor y más amplia que pueden existir en diferentes partes de la Unión.

A fin de que su implantación sea eficaz y su alcance amplio, los instrumentos y los conceptos desarrollados a escala europea deberán adaptarse a las circunstancias particulares de cada Estado miembro y fomentarse de forma activa a escala nacional y regional.

3. PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

El esfuerzo de las autoridades locales por dejar atrás los anteriores enfoques divergentes y desarrollar estrategias que puedan estimular un cambio hacia modos de transporte más sostenibles y limpios, como los desplazamientos a pie y en bicicleta[14], transporte público, y nuevos modelos de uso y propiedad de los coches está dando lugar a la aparición de nuevos enfoques de la planificación de la movilidad urbana. Numerosas ciudades de toda la UE han experimentado soluciones innovadoras para la movilidad urbana y han compartido su experiencia en diferentes redes de ciudades.

---

11 Conclusiones del Consejo sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana de 24 de junio de 2010, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf

12 Informe de la revisión del Plan de Acción de Movilidad Urbana, 2013, ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

13 Resultados de la consulta pública «The urban dimension of the EU transport policy» («La dimensión urbana de la política de transportes de la UE»), 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

14 Un cambio hacia una mayor implantación de los desplazamientos a pie y en bicicleta, en concreto, reduce considerablemente las externalidades negativas de la movilidad urbana y del transporte, y presenta el valor añadido de que fomenta un estilo de vida más activo con los consiguientes beneficios para la salud. También se abordan aspectos relevantes en la cooperación de innovación europea sobre el envejecimiento activo y saludable http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing

La Comisión ha fomentado activamente el concepto de la planificación de la movilidad urbana sostenible durante varios años. Las iniciativas financiadas por la UE han reunido a partes interesadas y expertos con el objetivo de analizar los enfoques actuales, debatir los aspectos problemáticos e identificar las mejores prácticas de planificación. Con el apoyo de la Comisión[15], se elaboraron directrices para el desarrollo y la ejecución de planes de movilidad urbana sostenible[16], por ejemplo, en las que se facilitaron a las autoridades locales sugerencias concretas para poner en marcha estrategias de movilidad urbana basadas en un análisis exhaustivo de la situación actual, así como una visión clara de un desarrollo sostenible de su zona urbana.

El concepto sobre el que se asienta el plan de movilidad urbana sostenible tiene una visión funcional de la zona urbana y propone integrar las medidas realizadas en relación con la movilidad urbana en una estrategia territorial y urbana más amplia. Así pues, la elaboración de estos planes deberá ser fruto de la cooperación de los diferentes sectores y ámbitos políticos (transporte, utilización del suelo y ordenación espacial[17], medio ambiente, desarrollo económico, política social, sanidad, seguridad vial, etc.), en los diferentes niveles de gobierno y administración, así como de la cooperación con las autoridades de las zonas limítrofes, tanto urbanas como rurales.

El objetivo de los planes de movilidad urbana sostenible es fomentar un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de movilidad urbana. Este concepto de planificación hace hincapié en el hecho de que la movilidad urbana está enfocada principalmente hacia las personas. Así pues, enfatiza el compromiso de los ciudadanos y las partes interesadas, y fomenta cambios en el comportamiento en relación con la movilidad.

Los planes de movilidad urbana sostenible pueden ayudar a las ciudades a realizar un uso eficiente de sus servicios e infraestructuras de transporte y poner en marcha medidas rentables de movilidad urbana.

El concepto que subyace a los planes de movilidad urbana sostenible ha recibido un impulso importante durante los últimos años y la Comisión continuará apoyando el desarrollo y la promoción de este concepto en el futuro.

No obstante, a fin de garantizar la amplia adopción de las mejores prácticas en materia de planificación urbana sostenible, este concepto deberá adaptarse a los requisitos específicos y a las prácticas de planificación vigentes en cada Estado miembro y fomentarse activamente a escala nacional. Por otra parte, deberán adoptarse medidas adecuadas en los Estados miembros para garantizar unas condiciones marco que permitan a las autoridades locales aplicar, con éxito, estrategias locales en materia de movilidad urbana.

Así pues, los Estados miembros deberán considerar:

[15] Observatorio de la movilidad urbana - www.eltis.org

[16] Directrices - Desarrollo y ejecución de un plan de movilidad urbana sostenible, Comisión Europea, 2013.

[17] De forma que reflejen la importancia de una correcta planificación urbana a la hora de reducir las necesidades de movilidad urbana (por ejemplo, evitando la dispersión de la urbanización).

- Realizar una evaluación exhaustiva del comportamiento presente y futuro de la movilidad urbana dentro de su territorio, teniendo también en cuenta los objetivos políticos clave de la UE;

- Desarrollar un enfoque en materia de movilidad urbana que garantice acciones coordinadas, que se refuercen entre sí, a escala nacional, regional y local;

- Garantizar que los planes de movilidad urbana sostenible se elaboran y se ejecutan en sus zonas urbanas y que se integran en una estrategia de desarrollo territorial o urbano más amplia;

- Revisar, y modificar en caso necesario, los instrumentos técnicos, políticos, jurídicos, económicos y de otro tipo que están a disposición de las autoridades locales responsables de la planificación;

- Si procede, desarrollar medidas para evitar enfoques fragmentados con el fin de garantizar la continuidad y la compatibilidad de las medidas en materia de movilidad urbana destinadas a proteger el funcionamiento del mercado interior.

A su vez, la Comisión:

- Creará en 2014 una Plataforma Europea de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para coordinar la cooperación a escala de la UE a fin de seguir desarrollando el concepto y los instrumentos, ofrecer un sistema de ventanilla única, y ampliar el sitio web actual (www.mobilityplans.eu) para convertirlo en un centro virtual de competencia y conocimiento.

- Apoyará a las autoridades locales, regionales y nacionales en la elaboración y ejecución de planes de movilidad urbana sostenible, incluso con instrumentos de financiación.

4. COORDINACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DE LOS SECTORES PÚBLICO Y PRIVADO

A fin de lograr mejoras sistémicas en el sector del transporte es necesario, por un lado, que los agentes públicos realicen esfuerzos conjuntos en todos los niveles de gobernanza, y por otro, que el sector privado se implique en los ámbitos que se mencionan a continuación, y que se destacan en el Libro Blanco del transporte de 2011.

Más actuaciones en materia de logística urbana

La logística urbana resulta esencial para que las ciudades funcionen correctamente y supone una proporción considerable del tráfico urbano como parte de las cadenas de suministro regionales, nacionales e internacionales. La previsión es que aumente, con lo que se incrementarán sus elevados costes externos. Sin embargo, en la gestión y la planificación urbanas, las necesidades logísticas suelen no tenerse en cuenta.

Por una parte, existe un considerable potencial para mejorar los servicios y las operaciones de la logística urbana y, por otra parte, las flotas de vehículos cautivas, tales como los vehículos de reparto de correo y los camiones de basura, pueden ser aptos para la introducción, en una fase temprana, de nuevos tipos de vehículos y combustibles alternativos que ayuden a reducir

la dependencia del petróleo y las emisiones. Las medidas descritas anteriormente, junto con las otras iniciativas expuestas en el Libro Blanco del transporte de 2011 (como por ejemplo el Paquete «Energía limpia para el transporte»), contribuirán a lograr el objetivo de conseguir una logística urbana esencialmente libre de emisiones de CO_2 en los principales centros urbanos europeos hasta 2030.

Los Estados miembros y las autoridades urbanas tienen que ofrecer un marco (por ejemplo, espacios reservados para carga y descarga, reglamentación del acceso, aplicación de las normativas, etc.), que garantice la viabilidad económica de la inversión en nuevas tecnologías y soluciones para los operadores logísticos privados. También deberán facilitar la cooperación entre los distintos agentes, desarrollar la capacidad necesaria a escala local, estimular la adopción de buenas prácticas, asegurar la interoperabilidad de las soluciones logísticas locales basadas en los sistemas de transporte inteligentes y garantizar la integración con las prioridades nacionales.

Los Estados miembros deberán considerar:

- Garantizar que la logística urbana recibe la debida consideración en sus enfoques nacionales relativos a la movilidad urbana y en los planes de movilidad urbana sostenible;
- Crear plataformas de cooperación, intercambio de datos e información, formación, etc. para todos los agentes de las cadenas de logística urbana.

La Comisión:

- Mejorará la difusión y la adopción de las mejores prácticas en materia de logística urbana (2014);
- Preparará, con la cooperación de expertos, documentos de orientación que faciliten asistencia práctica para mejorar los resultados de la logística urbana, por ejemplo, mediante la elaboración de planes de entrega y mantenimiento, logística urbana en regímenes de regulación del acceso, etc. (2014-2016);
- Facilitará la contratación pública de vehículos limpios empleados para la logística urbana revisando el alcance del Portal del Vehículo Limpio[18] (2015-2016).

El enfoque propuesto se explica en detalle en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se adjunta «*A call to action on urban logistics» («*Un llamamiento a la acción en materia de logística urbana»).

Reglamentación en materia de acceso urbano más inteligente y tarificación vial urbana

Para que los centros urbanos sean lo más accesibles posible es necesario tomar decisiones sobre el uso del espacio urbano. Espacios reservados para la carga y descarga, carriles para autobuses, coches, aparcamientos, instalaciones peatonales, carriles y aparcamientos para

[18] www.cleanvehicle.eu

bicicletas: todos compiten en la carrera por el espacio vial urbano[19], y las ciudades tienen que gestionar todas estas demandas de acuerdo con las prioridades locales y sus circunstancias. Los reglamentos de acceso de los vehículos urbanos pueden ayudar a optimizar el acceso urbano, mejorar la calidad del aire y contribuir a lograr el objetivo de retirar los coches de propulsión convencional en las ciudades de aquí a 2050.

En la actualidad se están poniendo en marcha una gran diversidad de programas en toda Europa y es necesario profundizar más en el conocimiento de los diferentes tipos de reglamentos en materia de acceso, sus costes y sus impactos.

Estas diferentes normas y requisitos, y la falta de información sobre cómo ajustarse a los diferentes regímenes, tienen el riesgo de fragmentar el mercado interior y de crear nuevas barreras a la circulación de personas y bienes. No se considera adecuado aplicar un enfoque europeo completamente armonizado dado que es fundamental que el diseño y la puesta en marcha de dichos regímenes se puedan adaptar a la situación específica de cada zona urbana. No obstante, unas directrices no vinculantes permitirían a las ciudades y a los Estados miembros beneficiarse de las experiencias de otros lugares y, en su caso, fomentar un enfoque más común en relación con cuestiones como las categorías de los vehículos, las señales de tráfico, la provisión de información, la aplicación de las normativas, las exenciones y la tarificación. Esto facilitaría que los usuarios comprendiesen y respetasen los regímenes, dejando a las ciudades la suficiente flexibilidad para adaptarse a sus circunstancias locales.

Por otra parte, la aplicación de los regímenes deberá seguir unas normas transparentes que eviten la discriminación de los usuarios ocasionales o extranjeros. Un enfoque más común, por ejemplo, el intercambio de información sobre los regímenes, ayudaría a la planificación de los desplazamientos, y por otra parte, el uso de soluciones de sistemas de transporte inteligentes en la aplicación de los regímenes reduciría los costes para las ciudades y los usuarios y mejoraría el cumplimiento normativo.

Los Estados miembros deberán considerar:

- Realizar una revisión exhaustiva de la eficacia y de los impactos de los regímenes de reglamentación de los accesos urbanos vigentes y previstos;
- Ofrecer un marco que permita a las autoridades locales responsables del transporte diseñar, aplicar y evaluar regímenes para regular los accesos, incluida la tarificación vial urbana.

La Comisión:

- Fomentará un intercambio con los Estados miembros y expertos en materia de reglamentación del acceso en toda la Unión, incluidas sus bases conceptuales, su aplicación práctica, su eficacia e impactos;
- Preparará, con las partes interesadas, orientaciones no vinculantes, para ayudar a las ciudades a aplicar con eficacia regímenes de reglamentación de los accesos.

[19] El espacio vial urbano, a su vez, compite con las demandas de espacio público para actividades de ocio e interacción social (parques infantiles, jardines públicos, etc.).

El enfoque propuesto se explica en detalle en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se adjunta «*A call for smarter urban vehicle access regulations*» («Un llamamiento a la elaboración de reglamentos en materia de acceso de vehículos urbanos más inteligentes»).

Despliegue coordinado de los sistemas de transporte urbano inteligentes

Las tecnologías inteligentes y, en concreto, los sistemas de transporte inteligentes (STI) resultan clave para planificar la movilidad urbana. Ayudan a los responsables políticos a conseguir sus objetivos y a gestionar operaciones de tráfico concretas. También ayudan a los usuarios finales ofreciéndoles opciones informadas en materia de movilidad.

Más concretamente, los STI ayudan a optimizar el uso de las infraestructuras existentes utilizando diferentes medios, como las señales de tráfico, los sistemas de planificación de itinerarios, los sistemas inteligentes de expedición de billetes o sistemas cooperativos (incluidos los sistemas de comunicación de vehículo a vehículo y de vehículo a infraestructura). Fomentan la gestión coordinada de las redes de transporte público y por carretera, y facilitan la aplicación de sistemas de logística urbana y de restricción de los accesos. A fin de garantizar una mayor coherencia e interoperabilidad de las soluciones de STI en toda Europa, el grupo de expertos en STI urbanos[20] ha elaborado una serie de directrices para el despliegue de aplicaciones clave de los STI urbanos[21]. En este contexto se han identificado las mejores prácticas, así como las necesidades de normalización de los STI urbanos.

Es necesario realizar esfuerzos combinados para que las zonas urbanas se puedan beneficiar de la totalidad del potencial de las soluciones de STI, garantizando al mismo tiempo su despliegue rentable, continuo y fluido en toda la UE.

Los Estados miembros deberán considerar:

- Utilizar las directrices cuando las aplicaciones de STI se desplieguen en sus conurbaciones;
- Desarrollar las interfaces adecuadas entre las redes de transporte urbanas e interurbanas colindantes;
- Determinar conjuntos de datos multimodales interoperativos reuniendo toda la información sobre movilidad urbana.

La Comisión:

- Avanzará en el trabajo de complementar la legislación existente sobre el acceso a los datos relativos al tráfico y los desplazamientos;

[20] http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520

[21] europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

- Preparará especificaciones relacionadas con los servicios de información sobre el tráfico en tiempo real y sobre desplazamientos multimodales, tal y como se prevé en el marco de la Directiva sobre STI[22];

- Facilitará la implementación de sistemas de comunicación vehículo a vehículo y vehículo a infraestructura en zonas urbanas.

El enfoque propuesto se explica en detalle en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se adjunta «*Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities» (*«Movilización de los sistemas de transporte inteligentes para las ciudades de la UE»).

Seguridad vial urbana

Cada año mueren alrededor de 11 000 personas en accidentes de tráfico en las zonas urbanas de la UE[23]. La mayor parte de los accidentes de tráfico graves o mortales que afectan a *usuarios vulnerables de la carretera* se producen en el interior de las zonas urbanas. En torno a dos tercios de las muertes de peatones tienen lugar en zonas urbanas, y el 50 % de las víctimas mortales de los accidentes producidos en zonas urbanas son peatones o ciclistas. Durante la última década, el número de peatones que murieron en accidentes se redujo solo un 39 %, mientras que el mismo porcentaje correspondiente a conductores de vehículos se redujo un 49 %[24].

Así pues, es necesario realizar un esfuerzo adicional para mejorar la seguridad vial urbana y para proteger, en particular, a los usuarios vulnerables para evitar las muertes y los daños graves.

Los Estados miembros deberán considerar:

- Garantizar que los planes de movilidad urbana sostenible tienen en cuenta los aspectos relativos a la seguridad vial como una cuestión horizontal, en todas las fases del proceso de planificación y que abordan adecuadamente cuestiones como la infraestructura urbana segura, especialmente en el caso de los usuarios vulnerables de la carretera, el uso de tecnologías modernas para mejorar la seguridad vial en las zonas urbanas, el cumplimiento de las normas de tráfico y la educación en materia de seguridad vial;

- Garantizar la debida recopilación de datos sobre indicadores de la seguridad vial con el mayor nivel de detalle posible e instar a las autoridades locales a utilizar dichos datos para realizar análisis locales y planificar la seguridad vial.

Durante 2014-2015, la Comisión:

22 Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, DO L 207 de 6.8.2010, p. 1 (artículo 3, letras a) y b)).

23 Base de datos CARE de accidentes de tráfico en la UE.

24 Ídem.

- Recopilará y difundirá ejemplos de buenas prácticas para la planificación de la seguridad vial;
- Analizará medidas para reducir el número de lesiones graves producidas en accidentes de tráfico en zonas urbanas.

El enfoque propuesto se explica en detalle en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se adjunta «*Targeted action on urban road safety*» («Actuación destinada a mejorar la seguridad vial en las zonas urbanas»).

5. FORTALECER EL APOYO DE LA UE

Compartir experiencias, mostrar buenas prácticas y fomentar la cooperación

El valor de compartir experiencias, mostrar ejemplos de buenas prácticas y fomentar la cooperación en toda la Unión es indiscutible. La Comisión reforzará su apoyo a las actividades pertinentes en el futuro:

El Observatorio de la movilidad urbana

Con el Plan de Acción de Movilidad Urbana de 2009, la Comisión creó un Observatorio de la movilidad urbana en forma de plataforma virtual, el sitio web ELTIS[25]. Este ofrece una ventanilla única para el intercambio de conocimientos y de experiencias, o para el debate sobre cuestiones relativas a la movilidad urbana y al transporte.

La Comisión prevé mejorar el alcance del portal desarrollando el actual portal de Planes de Movilidad[26] para convertirlo en un centro global de competencia y conocimientos con el objetivo de consolidar la información en materia de planificación del transporte urbano en toda la UE. El portal de Planes de Movilidad se integrará en ELTIS.

Por otra parte, se creará una Plataforma Europa de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Esta Plataforma apoyará el desarrollo del concepto y las herramientas necesarias para su correcta aplicación por parte de las autoridades locales responsables de planificación, coordinando todas las actividades pertinentes apoyadas por la Comisión en este ámbito[27] y fomentando intercambios más amplios.

URBACT – Intercambio de buenas prácticas en materia de desarrollo urbano sostenible

URBACT[28] es un programa europeo de intercambio y aprendizaje, financiado por el Programa Europeo de Cooperación Territorial, que promueve el desarrollo urbano sostenible. Permite que las ciudades colaboren para desarrollar soluciones pragmáticas que sean nuevas y sostenibles, y que integren las dimensiones económica, social y medioambiental. Para el próximo periodo de programación, URBACT III seguirá apoyando el intercambio y la creación de capacidades entre ciudades europeas.

25 www.eltis.org
26 www.mobilityplans.eu
27 Dirigidas, por ejemplo, por los proyectos actuales ENDURANCE, QUEST, ADVANCE, etc.
28 www.urbact.eu

Datos y estadísticas y el marcador europeo de movilidad urbana

Sobre la base de, entre otros, los resultados del estudio «Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility» («Recopilación de estadísticas y datos europeos en el ámbito de la movilidad urbana»)[29], la Comisión examinará el modo en que se podría mejorar la calidad y la disponibilidad de los datos y las estadísticas de las operaciones de los sistemas de transporte urbano y la toma de decisiones a escala local, regional, nacional y de la UE.

En concreto, la Comisión seguirá apoyando el desarrollo del marcador europeo de movilidad urbana identificando indicadores armonizados para evaluar y comparar el progreso de las zonas urbanas en la UE[30]. La Comisión se basará en el trabajo realizado en proyectos como EcoMobility Shift[31] y Conduits[32].

Grupo de expertos de Estados miembros en materia de movilidad urbana

La Comisión creará un grupo de expertos de Estados miembros sobre movilidad urbana y transporte para fomentar el intercambio sobre el modo de fortalecer y coordinar mejor las políticas nacionales y de la UE en materia de movilidad urbana y transporte.

De conformidad con los Estados miembros, podrán crearse grupos de trabajo específicos a fin de debatir cuestiones concretas como la reglamentación en materia de acceso a las zonas urbanas, la logística urbana, los STI o el marcador europeo de movilidad urbana, de forma más exhaustiva.

Soluciones a los retos de la movilidad urbana centradas en la investigación y la innovación

A través principalmente de sus programas marco de investigación, la Unión Europea ha proporcionado apoyo a los proyectos de innovación e investigación relacionados con el transporte urbano durante muchos años. Este apoyo ha supuesto una contribución importante a la implantación de nuevas tecnologías y conceptos relativos a la movilidad.

Desde su puesta en marcha hace diez años, la iniciativa CIVITAS de la Comisión se ha convertido en un motor de innovación en materia de movilidad urbana y ha conferido a las ciudades europeas un papel clave en el proceso de innovación. Se han iniciado unas 700 actividades de demostración en más de 60 ciudades europeas y se han sometido a una rigurosa evaluación del impacto y del proceso. Hoy en día, la red de ciudades CIVITAS está formada por más de 200 ciudades y abarca prácticamente la totalidad de Estados miembros. CIVITAS se ha convertido en sinónimo de cambio de los paradigmas de transporte y movilidad urbana, pero también de cooperación europea.

---

29 Estudio sobre la recopilación armonizada de estadísticas y datos europeos en el ámbito de la movilidad urbana; MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

30 Habida cuenta de que el transporte urbano está contemplado en su mayor parte en la Decisión de reparto del esfuerzo (DRE) más que en el régimen de comercio de derechos de emisión, podría ser interesante permitir que se tomasen como referencia las emisiones de CO_2 del transporte urbano para ayudar a los Estados miembros en la aplicación de las medidas adoptadas para reducir las emisiones.

31 www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

32 www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

CIVITAS 2020

La Comisión tiene previsto poner en marcha una iniciativa CIVITAS 2020 fortalecida dentro del marco de Horizonte 2020, el programa marco de la Unión en materia de investigación e innovación para el periodo 2014-2020[33]. En concreto, el programa de trabajo Horizonte 2020 para el periodo 2014 y 2015 impulsará las políticas y tecnologías innovadoras necesarias para lograr una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos.

CIVITAS seguirá apoyando a las asociaciones locales para poner en marcha y ensayar nuevos enfoques en condiciones reales para cuestiones como el modo de abordar la congestión del tráfico urbano, la reducción del uso de vehículos de propulsión convencional en zonas urbanas, la reducción de los impactos y los costes de las mercancías urbanas y el fortalecimiento de las capacidades de la autoridades locales para desarrollar e implementar planes de movilidad urbana sostenible.

En 2012 se puso en marcha una segunda iniciativa estratégica de política de innovación europea, «Ciudades y comunidades inteligentes - Asociación Europea para la Innovación»[34]. Su objetivo es acelerar la implantación a gran escala de innovaciones en los ámbitos en los que la producción, el uso y la distribución de la energía, la movilidad y el transporte y los STI están íntimamente relacionados. Esta iniciativa contribuye a conseguir los objetivos de la acción por el clima de la UE mejorando la eficiencia energética, aumentando el uso de energía renovable y reduciendo el consumo de energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, la mala calidad del aire y la congestión.

Ciudades y comunidades inteligentes - Asociación Europea para la Innovación

Esta asociación tiene por objetivo superar los obstáculos que frenan la implantación a gran escala de soluciones de ciudades inteligentes. La Asociación prestará considerable atención a los «habilitadores» clave, como la gobernanza y la financiación (incluida la contratación pública). «Ciudades inteligentes» pretende facilitar asociaciones estratégicas entre la industria, las ciudades europeas y otras partes con el fin de desarrollar las infraestructuras y los sistemas urbanos del futuro y lograr la implantación generalizada de soluciones de ciudades inteligentes. La iniciativa fomentará una cooperación más estrecha entre sectores como el transporte, la energía y las tecnologías de la información y la comunicación.

A pesar de que la mayoría de las acciones de la Asociación probablemente sean puestas en marcha por administraciones locales, empresas, centros de investigación y organizaciones de la sociedad civil, recibirán ayuda económica de la UE en el marco del Horizonte 2020.

Es más, la próxima Iniciativa Europea por unos Coches Verdes (IECV) para la eficiencia energética de los vehículos y sistemas de propulsión alternativos ofrecerá un marco reforzado para dar apoyo al desarrollo de vehículos urbanos limpios, seguros y eficientes para ferrocarril y carretera.

Llevar soluciones innovadoras al mercado

33 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

34 www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

Las soluciones innovadoras pueden aportar una contribución importante a la mejora de la eficiencia y la sostenibilidad de la movilidad urbana. Pero es fundamental garantizar que las tecnologías prometedoras se convierten en productos maduros con potencial para introducirse con éxito en el mercado. La Comisión y los Estados miembros deberán facilitar la creación de un mercado único de soluciones de transporte urbano innovadoras, por ejemplo, desarrollando normas comunes y especificaciones técnicas o facilitando la contratación pública conjunta y limpia.

Facilitar ayuda económica específica

Fondos Estructurales y de Inversión Europeos

Los Fondos Estructurales son, en la actualidad, la fuente más importante de financiación de la UE para proyectos de movilidad y transporte urbano. Durante el periodo 2007-2013 se destinaron unos 8 000 millones de euros al transporte urbano limpio[35].

En regiones menos desarrolladas de la Unión, este apoyo económico ha contribuido a mejorar la accesibilidad a las zonas urbanas, a eliminar las disparidades entre las regiones más desarrolladas y las menos desarrolladas, y a lograr una mayor cohesión territorial.

Por lo tanto, es importante explorar el mejor modo de utilizar los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos ESI) para objetivos políticos clave en materia de transporte y ámbitos políticos relacionados para el periodo 2014-2020[36].

Los Fondos ESI deberán utilizarse de forma más sistemática para financiar paquetes integrados de medidas en las ciudades que han desarrollado un plan de transporte local integrado, como un plan de movilidad urbana sostenible, y que han identificado las acciones adecuadas.

Las medidas para fomentar la movilidad urbana pueden recibir la ayuda de los Fondos ESI si contribuyen a lograr los objetivos de reducción del carbono[37]. Las medidas de movilidad urbana también pueden financiarse a través de una estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado que incluya medidas para hacer frente a los retos económicos, medioambientales, climáticos, demográficos y sociales que afectan a las zonas urbanas[38].

Concretamente para la implementación de estrategias territoriales se recomienda el uso del nuevo instrumento de inversiones territoriales integradas. Para todas las inversiones en movilidad urbana, deberá garantizarse una adopción a gran escala del sistema de transporte financiado.

---

35 En el actual periodo de programación, el 9,63 % del total de la financiación del FEDER y del Fondo de Cohesión para transporte se ha destinado al transporte urbano y al fomento del transporte urbano limpio (categorías 25 + 52); cifras extraídas de la base de datos INFOVIEW (julio de 2013).

36 Véase el Reglamento del FEDER, en concreto, los artículos 5 y 7.

37 Reglamento del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, artículo 5, apartado 4, letra e): Prioridad de inversión: fomentar estrategias hipocarbónicas para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluida la promoción de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas pertinentes de adaptación y mitigación.

38 Reglamento del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, artículo 7.

Habida cuenta de que su objetivo principal durante el periodo 2007-2013 han sido los proyectos de gran escala, los Fondos Estructurales han beneficiado principalmente a las ciudades más grandes y a las capitales. Sin embargo, son numerosas las ciudades de tamaño pequeño y mediano que conforman las diferentes regiones de Europa, por lo que resulta importante tener en cuenta todos los tamaños de ciudades para las inversiones en movilidad urbana. Los Fondos ESI deberán crear oportunidades de desarrollo de capacidades, formación, asistencia técnica y elaboración de planes y estrategias de movilidad locales y globales.

La Comisión cooperará estrechamente con las autoridades competentes de los Estados miembros para garantizar el buen uso de los Fondos ESI con el fin de hacer realidad las aspiraciones locales y de conseguir los objetivos en materia de políticas de la UE. También se prestará atención al apoyo de soluciones rentables.

La red transeuropea de transporte (RTE-T)

Los nodos urbanos son elementos clave para la construcción de una red global de transporte europeo. Resulta fundamental que las ciudades europeas actúen para lograr los objetivos de las políticas en materia de RTE-T.

La propuesta de la Comisión sobre las orientaciones de la Unión[39] reconoce la necesidad de «prever el desarrollo de la red global en los nodos urbanos, ya que esos nodos son el punto de partida o el destino final ("el último kilómetro") para los pasajeros y las mercancías que se desplazan por la red transeuropea de transporte y son los puntos de transbordo dentro de un mismo modo de transporte o entre modos distintos».

El artículo 36 de las Orientaciones identifica prioridades para el desarrollo de los nodos urbanos de la red global a través del mecanismo «Conectar Europa»[40]. El apoyo económico de la UE estará, por lo tanto, disponible para proyectos de interés común en zonas urbanas, tales como la mejora de las operaciones logísticas urbanas que forman parte de las cadenas de suministro nacionales o internacionales.

Cooperación internacional

Está ampliamente reconocido que la urbanización sostenible es un reto global esencial del siglo XXI. Los jefes de Estado y de Gobierno, reunidos en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible (Río+20), señalaron la importancia del transporte sostenible para el crecimiento económico y del desarrollo urbano sostenible y reconocieron que «es necesario promover un enfoque integrado de la formulación de políticas para los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local con miras a promover el desarrollo sostenible»[41].

La Comisión incrementará sus esfuerzos para apoyar las políticas en materia de movilidad urbana sostenible en sus actividades de cooperación, especialmente, con las regiones menos desarrolladas. El objetivo es allanar el camino a la exportación de tecnología y conocimientos

39 COM(2011) 650 final/2 - 2011/0294 (COD).

40 ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

41 Resolución 66/288 de la Naciones Unidas «El futuro que queremos» http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&referer=/english/&Lang=S

europeos en ámbitos como la reducción de emisiones, la eficiencia energética y la seguridad vial.

Se realizarán mayores esfuerzos para aprovechar las asociaciones existentes de la UE con países y regiones socios clave (por ejemplo, países EuroMed, Brasil, Singapur o China).

6. CONCLUSIÓN

Gestionar una transición correcta hacia un tipo más sostenible de movilidad urbana sigue suponiendo un gran reto para las ciudades de la Unión. Las autoridades locales necesitan apoyo para abordar los adversos impactos económicos, medioambientales y sociales asociados con los patrones actuales de la movilidad urbana.

Por lo tanto, resulta necesario que la movilidad urbana siga ocupando una posición prominente en la agenda política de la UE. La Comisión y los Estados miembros deberán reforzar su apoyo a las autoridades locales para que todas las ciudades de la Unión puedan dar un paso adelante en su esfuerzo por lograr una movilidad urbana más competitiva y eficiente en el uso de los recursos.

La presente Comunicación tiene por objeto potenciar la acción en todos los niveles de Gobierno: la Comisión reforzará su apoyo en ámbitos que ya cuentan con un valor añadido dentro de la UE, al tiempo que se insta a los Estados miembros a crear las condiciones marco adecuadas para que las autoridades locales desarrollen y pongan en marcha estrategias integradas y globales a fin de lograr una movilidad urbana más sostenible y mejor. Con vistas a facilitar el estrecho intercambio entre la Comisión y los Estados miembros, la Comisión propone albergar en su seno un grupo de expertos de Estados miembros sobre movilidad urbana.

La Comisión recomienda una serie concreta de medidas que deberán adoptarse en diferentes niveles en varios ámbitos pertinentes como la logística urbana, la reglamentación del acceso urbano, el despliegue de soluciones de STI urbanos y la seguridad vial, y realizará un seguimiento exhaustivo de todos ellos.

Las acciones que se recogen en la presente Comunicación conforman una base para avanzar juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos.