

Estrategia de Movilidad Sostenible de la CAPV

UPV-EHU. Uda Ikastaroak. Cursos de Verano

Donostia-San Sebastián, 28 de junio de 2010

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 1. Conceptos y principios movilidad sostenible –

Estrategia Vasca de Movilidad Sostenible:

- Ley de Movilidad Sostenible
- Plan Director de Movilidad Sostenible

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 1. Conceptos y principios movilidad sostenible –

Estrategia Vasca de Desarrollo Sostenible.

Metas Ambientales:

1. Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables.
2. Gestión responsable de los recursos naturales y de los residuos.
3. Protección de la naturaleza y la biodiversidad: un valor único a potenciar.
4. Equilibrio territorial y movilidad: un enfoque común.
5. Limitar la influencia en el cambio.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 1. Conceptos y principios movilidad sostenible –

Esquema de valores y preocupaciones sociales con los que se interrelaciona la movilidad sostenible



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 1. Conceptos y principios movilidad sostenible –

Esquema de planes y estrategias que se interrelacionan con la movilidad sostenible



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 1. Conceptos y principios movilidad sostenible –

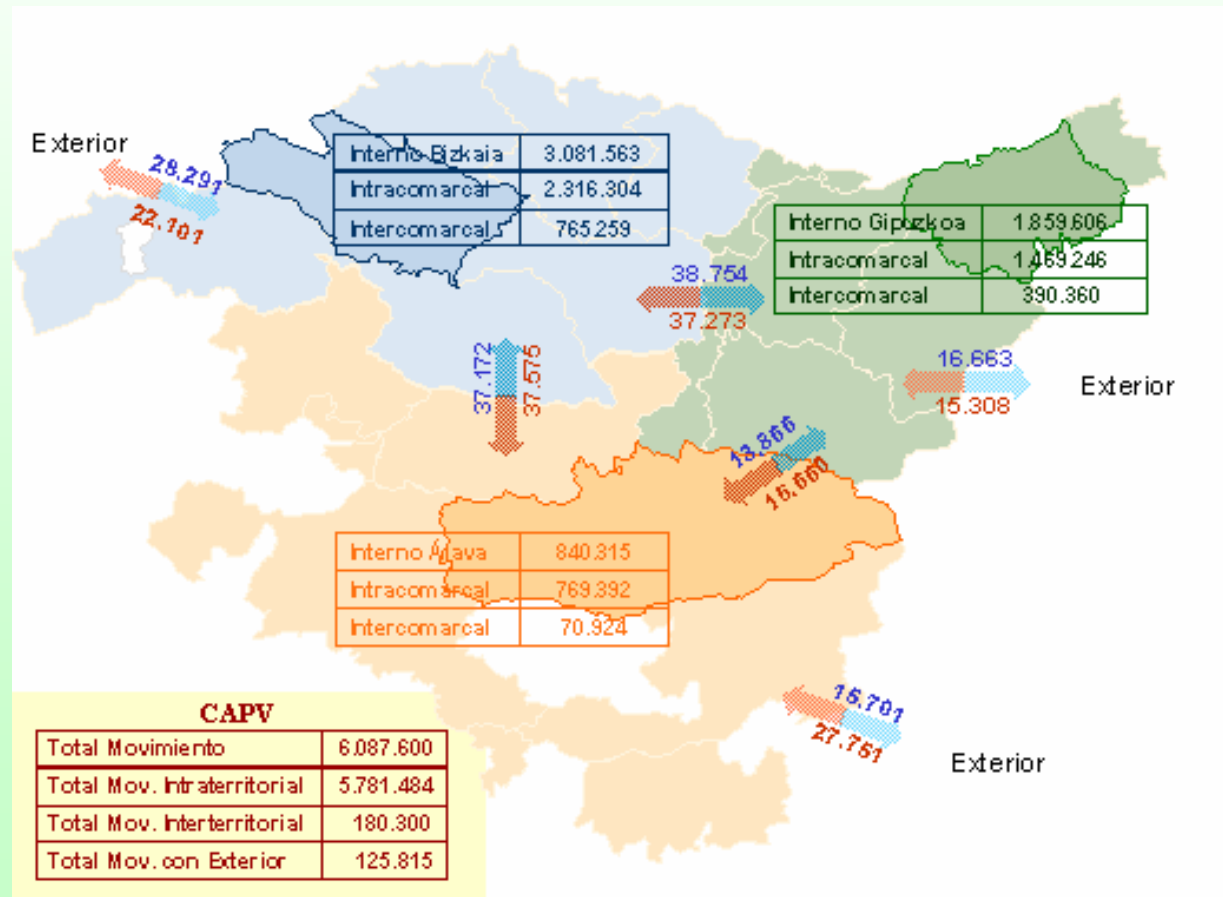
Esquema de planes locales que se interrelacionan con la movilidad sostenible



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

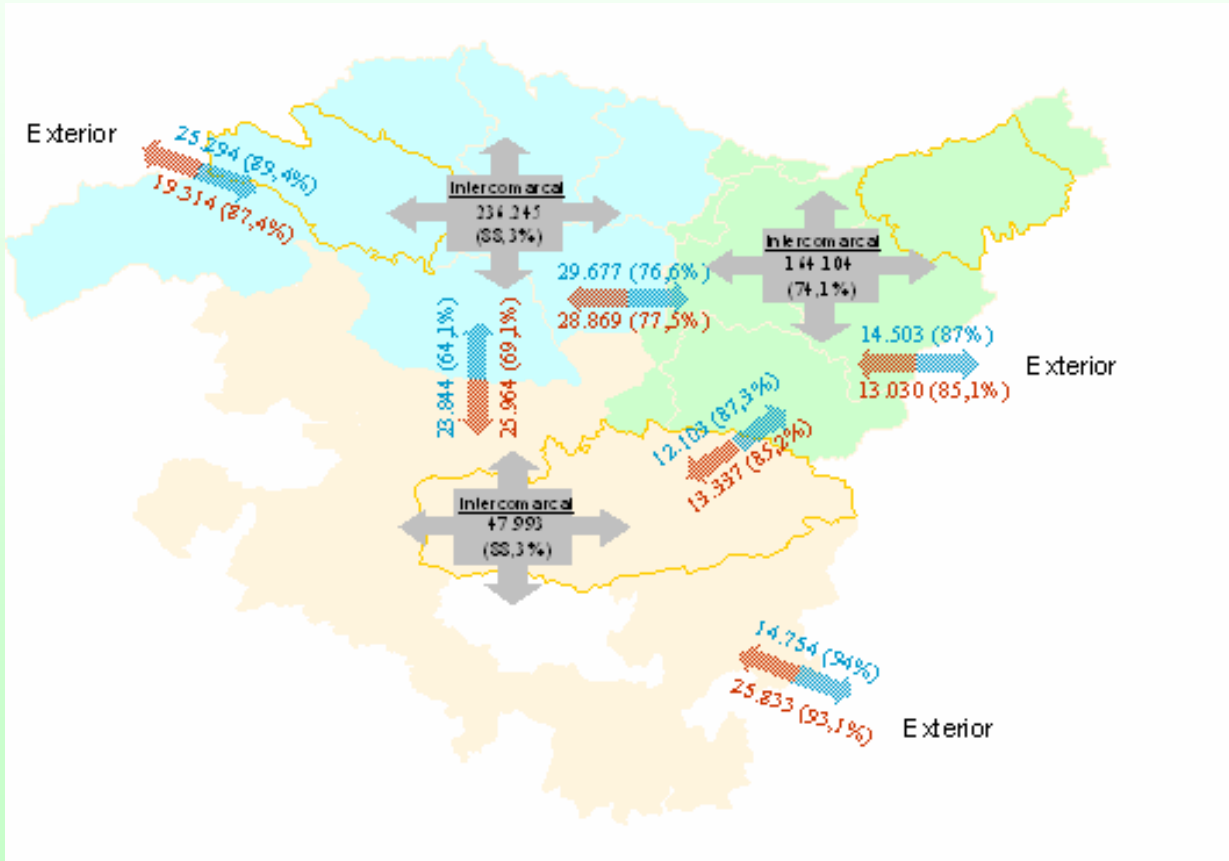
Movilidad de personas en la CAPV según ámbito



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

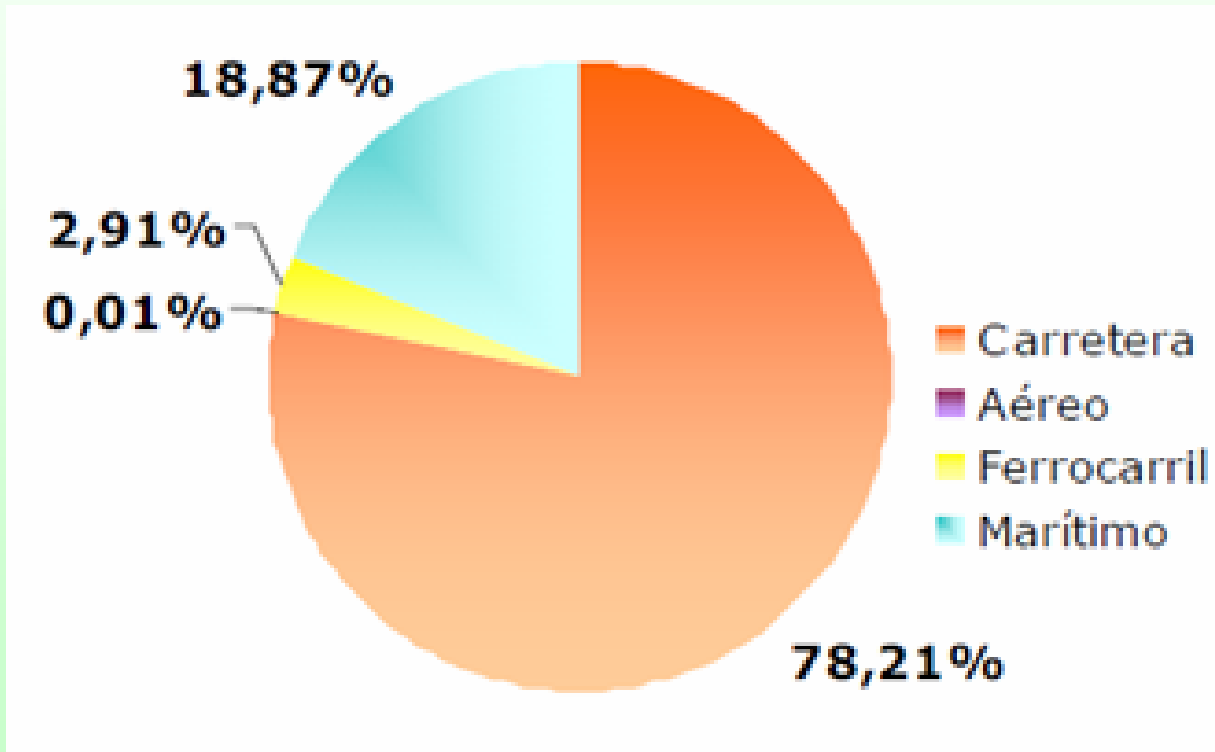
Movimientos interurbanos realizados en automóvil en la CAPV



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

Reparto modal de las mercancías transportadas en vehículos en la CAPV

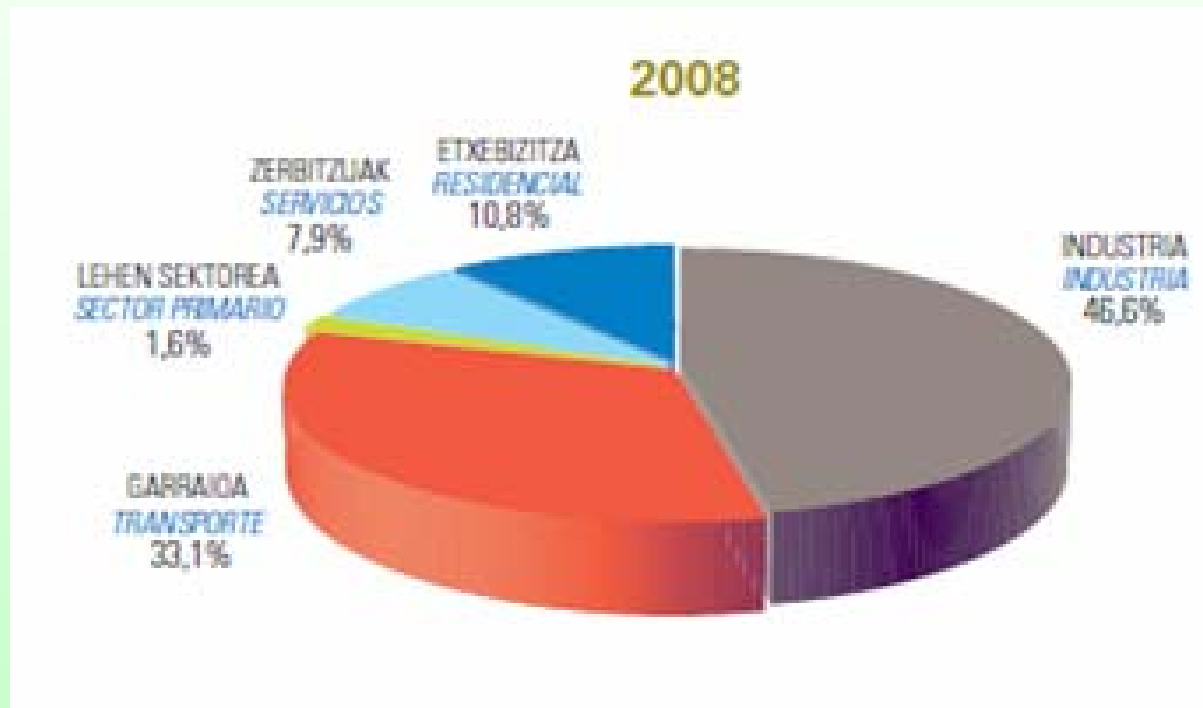


Fuente: Imagen de la demanda de transportes en la CAV. Año 2006

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

Estructura del consumo final de energía por sectores en la CAPV

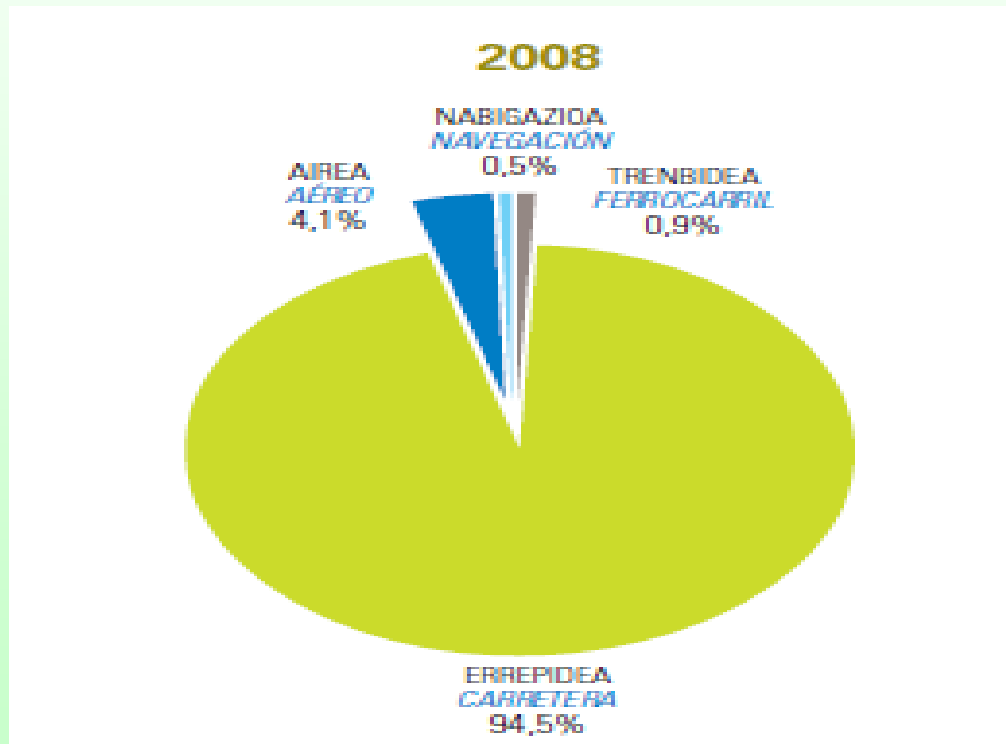


Fuente: Energía 2008. Datos energéticos del País Vasco. EVE

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

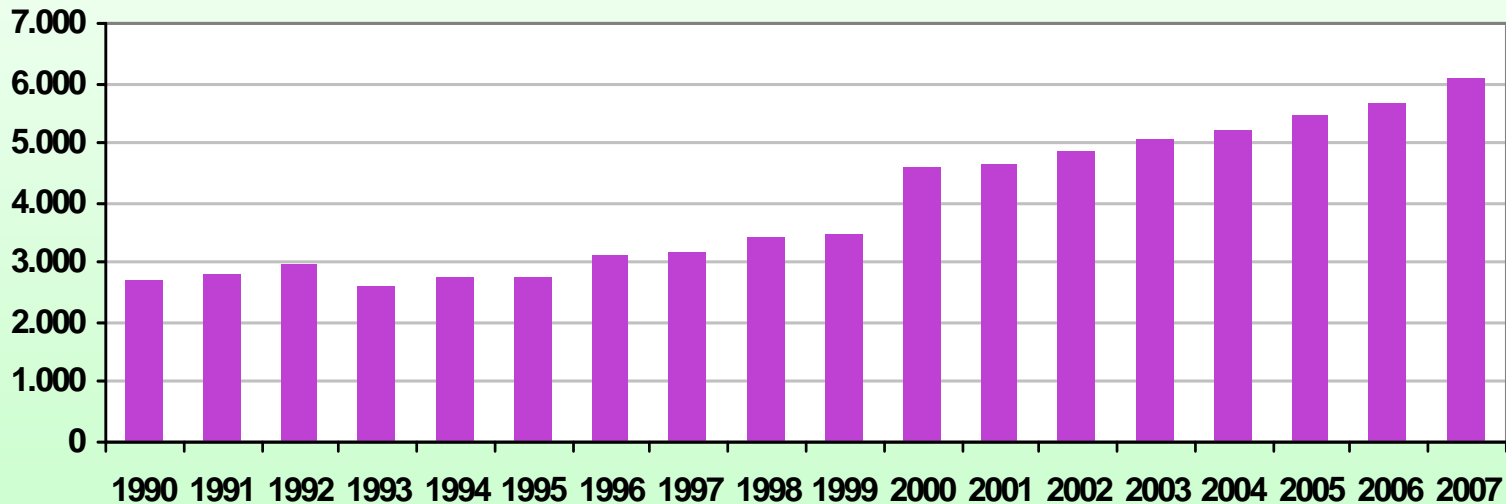
Consumo energético en el transporte de la CAPV por subsectores



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 2. La Movilidad en la CAPV –

Evolución de las emisiones GEIS en el sector del transporte de la CAPV



Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.1 Vectores estratégicos –

- Ordenación del territorio para la movilidad sostenible
 - ✓ La CAPV es un territorio reducido y con orografía abrupta que condiciona tanto los asentamientos de población como el transporte o la construcción de infraestructuras.
 - ✓ Motivos para frenar la ocupación de suelo: las funciones ambientales del territorio están ya desbordadas y la biodiversidad en entredicho.
 - ✓ La **artificialización del territorio** suplanta los recursos naturales, que deben sustituirse por otros de lugares más lejanos, incrementando los desplazamientos.
 - ✓ El **doble reto** de la movilidad sostenible: ofrecer condiciones de desplazamiento de personas y mercancías sin seguir ocupando suelo; y evitar la dispersión urbanística y actividades que generen desplazamientos motorizados.
 - ✓ Los instrumentos de ordenación y las decisiones de localización de grandes centros comerciales, logísticos, industriales o de ocio) deben orientarse a la movilidad sostenible.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.2 Vectores estratégicos –

➤ Urbanismo de proximidad

- ✓ La **Ley del Suelo de 2006** ya refleja la escasez de espacio y contempla su utilización racional e intensiva (edificabilidad mínima y ocupación mínima de la edificación respecto a la superficie total).
- ✓ Dado que los modos más sostenibles de desplazamiento (marcha a pie y bicicleta) se apoyan en la proximidad, ésta debería ser la guía de la construcción de la ciudad (limitar la cultura de la vivienda unifamiliar y el adosado).
- ✓ El **urbanismo de proximidad**:
 - estableciendo combinaciones de densidad y mezcla de usos en espacios urbanos que favorecen la implantación de sistemas de transporte colectivo eficaces y el aprovisionamiento de mercancías y bienes en condiciones más adecuadas.
 - fomentando el aprovechamiento de los recursos locales naturales evitando el desplazamiento de otros desde largas distancias: la revalorización del paisaje, la agricultura local, el agua de lluvia o la energía solar y eólica.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.3 Vectores estratégicos –

➤ Articulación global del sistema de transporte colectivo

La apuesta por el transporte colectivo no es exclusivamente infraestructural o de incremento de servicios, sino también:

- **Medidas de gestión y coordinación** del sistema (modos de transporte, operadores y administraciones competentes): se trata de evitar problemas de coordinación, que en la CAPV se traducen en una débil integración física y tarifaria, reducción de atractivo y menor capacidad de ser una alternativa eficaz al automóvil.
- **políticas *push & pull*** (estímulo y disuasión): estrategias de avance simultáneo en la integración de los sistemas públicos de transporte y en el establecimiento de nuevas reglas y mecanismos de disuasión del transporte motorizado en automóvil.
- **técnicas de gestión de la demanda**: buscan orientar los hábitos de desplazamiento hacia el transporte colectivo y el no motorizado mediante técnicas **blandas** o de información y convencimiento, y técnicas **duras** o mecanismos de disuasión de la circulación y el aparcamiento del automóvil privado.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.4 Vectores estratégicos –

➤ Espacio público y promoción modos no motorizados

La estrategia de movilidad sostenible, debe generar un giro en la ocupación del espacio público: que deje de ser un lugar exclusivamente de circulación o movilidad, para ser lugar de encuentro, socialización y convivencia. Se requiere:

- **Pacificación del tráfico:** A partir de ciertos umbrales, la velocidad de los vehículos motorizados se hace incompatible con la recuperación del espacio público y la convivencia con los modos no motorizados (marcha a pie y la bicicleta). Es imprescindible modular la velocidad a niveles compatibles con la ciudad (inferiores a 30 km/h, como en numerosas ciudades europeas).
- **Infraestructuras** alternativas en determinados itinerarios: para los viandantes, red de salidas y accesos a núcleos urbanos, y conexión de espacios residenciales con centros de actividad económica y espacios recreativos; Para las bicicletas, red de vías especializadas en viarios donde la velocidad o intensidad de vehículos motorizados sean incompatibles con el pedaleo.
- Campañas, educación y cambios normativos de **promoción** de los modos alternativos, sin olvidar, las necesarias políticas de disuasión.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.5 Vectores estratégicos –

➤ Innovación para la movilidad sostenible

La estrategia de innovación:

- no debe limitarse al campo de la tecnología, sino abrirse a los procesos sociales que determinan los patrones de desplazamiento y la cultura de la movilidad.
- debe abarcar todos los aspectos que configuran el concepto de movilidad sostenible: consumo energético, los requerimientos de materiales, emisiones de todo el ciclo de vida de los desplazamientos, sin olvidar la seguridad para los diferentes grupos sociales.

Por ejemplo, la innovación en los vehículos no debe contemplar sólo las emisiones de CO₂, sino todos los gases de efecto invernadero y demás impactos ambientales, locales y globales, así como la seguridad de los ocupantes y resto de personas que emplean las vías, lo que conlleva una reflexión sobre velocidades, masa, etc.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.6 Vectores estratégicos –

➤ Gestión y conservación de la infraestructura

El crecimiento de las infraestructuras de transporte no debe basarse en necesidades futuras desconocidas, sino en confrontar las actividades con los límites de recursos que utilizan y los residuos que generan.

La limitación también es económica: el coste de oportunidad de las inversiones señala límites a partir de los cuales la sobreinversión no se traduce en rendimiento.

La planta de infraestructuras de transporte de la CAPV, tras el impulso de las dos últimas décadas, está llegando a una configuración suficiente para la estructura de población y actividades actuales y previstas. Se apunta a:

- Infraestructuras que responden a demandas de tipo local o comarcal.
- Conservación y mejora de la funcionalidad de las infraestructuras ya construidas.
- Infraestructuras para que el transporte colectivo y los modos más sostenibles de mercancías sean alternativa a los vehículos motorizados de carretera.
- En entornos urbanos, incrementar la accesibilidad de las redes ferroviarias y tranviarias y ofrecer soluciones en plataformas reservadas y gestión semafórica.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.7 Vectores estratégicos –

➤ Economía de la movilidad

Líneas económicas que ofrecen ventajas a la movilidad sostenible a debate:

- Desacoplamiento de la movilidad respecto a los indicadores agregados de crecimiento económico, como el PIB. Más importante para la CAPV puede ser la capacidad de desacoplamiento entre la movilidad y los recursos materiales y energéticos, que conduce directamente al concepto de proximidad tanto en relación a desplazamientos de personas como también de mercancías.
- Internalización de costes externos del transporte a través de la tarificación, aunque los resultados no están aún claros. Esta línea conduce a políticas de disuasión de determinados usos de vehículos (Ej: tasa de congestión de Londres).
- Discriminación positiva económica y fiscal para las modalidades de desplazamiento o servicios y vehículos que se consideren más adecuados: herramientas fiscales y tarifarias (Ej: coste diferencial de los impuestos de matriculación y circulación en función de las emisiones de CO₂).

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.8 Vectores estratégicos –

➤ Perspectiva sostenible del desplazamiento de mercancías

- Los modos ferroviario y marítimo tienen ventajas reconocidas en el transporte de mercancías, pero las decisiones de localización de actividades económicas de espaldas a ellos en las últimas décadas dificultan modificar la preponderancia del transporte de mercancías por carretera, a lo que se suma el elevado parque de camiones y un tejido empresarial y laboral que no se puede obviar.
- La aspiración es la **comodalidad**: empleo combinado de diferentes modos de transporte en cadenas logísticas que utilicen los recursos de modo óptimo y sostenible. Desde la perspectiva de la CAPV, debe significar además incrementar las oportunidades del tren y del barco estableciendo nuevas herramientas de distribución.
- Carácter estratégico el desarrollo de alternativas de suministro locales (alimentos, agua y energía), que implica cambios normativos, económicos y fiscales que favorezcan esas alternativas de proximidad.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 3.9 Vectores estratégicos –

➤ Nueva cultura de la movilidad

La movilidad no es exclusivamente una respuesta técnica a la demanda de bienes y servicios, sino también una expresión del marco cultural y de la mentalidad dominante en la población. Para cambiar el modelo de movilidad es necesario :

- Romper los círculos viciosos mentales en los que se realimenta, por ejemplo, la dependencia respecto al motor.
- Observar los desplazamientos desde el punto de vista de la diversidad: de las necesidades de las personas con discapacidad, de las diferencias de generación (autonomía de las personas mayores y la infancia) o de las diferencias de género.
- Cambiar los patrones culturales de la movilidad, los hábitos de desplazamiento al trabajo, la concentración horaria y espacial de los viajes al trabajo y los conflictos de congestión e impacto ambiental que implica, mediante Planes de Movilidad al Trabajo.

Frente a los valores de la velocidad y lo lejano sobre del actual modelo de movilidad, la lentitud y cercanía deben ser ejes centrales de la nueva cultura de la movilidad.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Objeto

1. Establecer un marco normativo regulador de los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad dirigida a la sostenibilidad y la seguridad
2. Dotar al ordenamiento jurídico autonómico de instrumentos para que las Administraciones Públicas alcancen estos objetivos.
3. El ámbito de aplicación es la movilidad de personas y mercancías en los diferentes modos de transporte terrestre en el Euskadi.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV –

➤ Principios generales (I)

- ✓ Reconocimiento del carácter esencial de la política de movilidad sostenible para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial de la CAPV.
- ✓ Derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental y coste social.
- ✓ Implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad.
- ✓ Impulso de una movilidad sostenible.
- ✓ Fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.
- ✓ Organización de un sistema de distribución de mercancías sostenible.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Principios generales (II)

- ✓ Racionalización de la demanda en el uso de los diferentes modos de transporte, priorizando los de menor coste social y ambiental.
- ✓ Fomento del transporte público y colectivo y de los modos de bajo o nulo impacto, como el desplazamiento en bicicleta o a pie.
- ✓ Distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte.
- ✓ Supeditar el establecimiento de nuevos servicios de transporte a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento y teniendo en cuenta la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio y seguridad.
- ✓ Cumplimiento de los tratados internacionales sobre preservación del clima y la calidad ambiental en lo relativo a movilidad.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV –

➤ Objetivos (I)

- ✓ Integrar las políticas de desarrollo urbano y ordenación territorial con las de movilidad al objeto de reducir la necesidad de desplazamientos y acortar la distancia de los mismos.
- ✓ Desvincular desarrollo económico e incremento de demanda del Transporte.
- ✓ Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y de la salud.
- ✓ Establecer como objetivo transversal la reducción de víctimas en todos los medios de transporte.
- ✓ Fomentar los modos de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético y desincentivar el uso de los menos ecológicos.
- ✓ Incentivar la mejora de la eficiencia energética, el uso de combustibles alternativos al petróleo, en especial en el transporte colectivo y en el ámbito urbano.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV –

➤ Objetivos (II)

- ✓ Asegurar la efectiva coordinación de todos los transportes colectivos.
- ✓ Impulsar la integración del sistema tarifario del transporte público en el conjunto de la CAPV.
- ✓ Adecuar el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre los costes sociales, equipare transporte público y privado en materia de costes de producción y utilización de sistemas, y disuada del uso poco racional del vehículo privado.
- ✓ Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población (núcleos rurales y zonas alejadas de los centros) y garantizar su intercomunicación con los centros urbanos.
- ✓ Asegurar el cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica en lo relacionado con el sistema de transportes.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Objetivos (III)

- ✓ Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario para que cada modo de transporte disponga de un ámbito adecuado a sus características.
- ✓ Favorecer los sistemas de transporte colectivo a la demanda de polígonos industriales y parques tecnológicos.
- ✓ Mejorar la velocidad comercial del transporte público de viajeros.
- ✓ Impulsar la implantación de servicios alternativos a la propiedad individual del automóvil como el car-sharing o el car pooling.
- ✓ Continuar con la implantación de tecnologías que favorezcan la calidad, la eficiencia y la gestión de los distintos modos de transporte.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Objetivos (IV)

- ✓ Definir políticas que permitan el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías por carretera.
- ✓ Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando a las regiones y los ejes básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.
- ✓ Impulsar el uso eficiente de recursos energéticos, a fin de disminuir las emisiones de efecto invernadero y luchar contra el cambio climático conforme a los tratados internacionales vigentes y, en particular, a los instrumentos de planificación de la Ley vasca de cambio climático.
- ✓ Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible en coordinación con las Administraciones competentes en materia medio ambiental.
- ✓ Promover la construcción de aparcamientos de conexión al transporte colectivo para automóviles, motocicletas y bicicletas en las estaciones de tren y autobús, y en los accesos a las ciudades.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Instrumentos de planificación

- Plan Director de Movilidad Sostenible.
- Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.
- Planes Territoriales Modales de Movilidad Sostenible.
- Planes de Movilidad Urbana.
- Planes de Movilidad de Actividades.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV–

➤ Contenido del Plan Director de Movilidad Sostenible

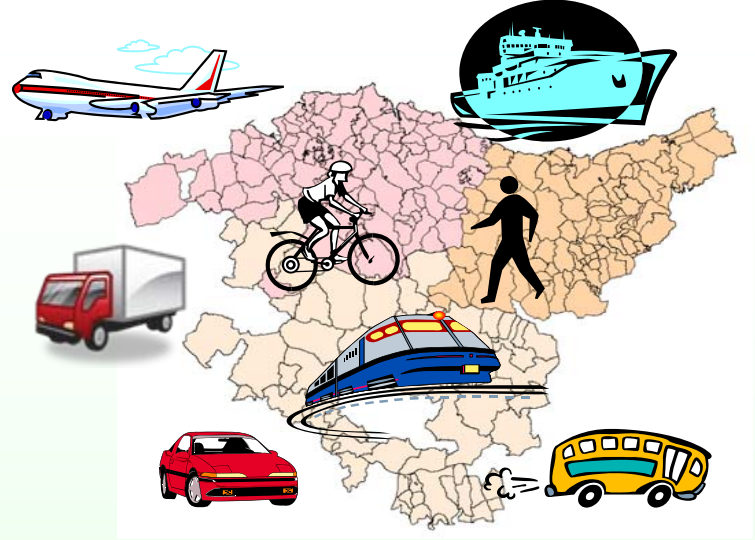
- Diagnóstico
- Objetivos
- Medidas de Actuación
- Fuentes de Financiación
- Procedimiento de seguimiento, evaluación y revisión.
- Indicadores de Movilidad.

Estrategia de Movilidad Sostenible CAPV

– 4. Ley de Movilidad Sostenible de la CAPV –

➤ Posibles Instrumentos de Financiación

- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte.
- Impuesto especial sobre hidrocarburos.
- Contribución de los promotores de nuevas actividades.
- Contribuciones especiales.
- Impuesto especial sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos (céntimo sanitario).
- Impuesto sobre grandes establecimientos comerciales.
- Tasa de congestión (peaje urbano).
- Peajes por mercancía transportada.
- Recargo metropolitano sobre el Impuesto de Bienes Inmuebles.
- Impuesto a las personas usuarias de servicios de aparcamientos.
- Impuesto a las personas usuarias de autopistas de peaje.
- Canon de movilidad en vehículo motorizado.
- Tributo sobre la movilidad de los actos y espectáculos de masas.



Eskerrik asko

Donostia-San Sebastián, 28 de junio de 2010