



Comité Económico y Social Europeo

TEN/414
Plan de Acción de
Movilidad Urbana

Bruselas, 27 de mayo de 2010

DICTAMEN

del Comité Económico y Social Europeo
sobre la

"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"

COM(2009) 490 final

Ponente: **Raymond HENCKS**

El 30 de septiembre de 2009, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

"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"

COM(2009) 490 final.

El 3 de noviembre de 2009, la Mesa del Comité encargó a la Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información la preparación de los trabajos del Comité en este asunto.

Dada la urgencia de los trabajos (artículo 59.1 del RI), en su 463º Pleno, de los días 26 y 27 de mayo de 2010 (sesión del 27 de mayo de 2010), el Comité Económico y Social Europeo ha nombrado ponente general a **Raymond HENCKS** y ha aprobado por 175 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención el presente Dictamen.

*

* *

1. Conclusiones y recomendaciones

- 1.1 Las zonas urbanas constituyen el espacio en el que vive más del 60 % de la población europea. Prácticamente todas estas zonas soportan los mismos problemas derivados del tráfico por carretera: congestión, daños medioambientales, contaminación atmosférica y acústica, accidentes de tráfico, problemas de salud, cuellos de botella de la cadena logística, etc.
- 1.2 El CESE, por tanto, apoya plenamente que la Comisión Europea, por medio de un plan de movilidad urbana, proponga a las autoridades locales, regionales y nacionales ideas para ofrecer en las zonas urbanas una máxima calidad de vida elevada y sostenible.
- 1.3 El CESE está convencido de que en determinados aspectos de la movilidad urbana una acción concertada dentro de la Unión puede aportar un valor añadido neto, por lo que defiende una definición más clara de los ámbitos de competencia y responsabilidad de la Unión, de acuerdo con el principio de subsidiariedad y proporcionalidad.
- 1.4 No obstante, debe señalarse que las propuestas que la Comisión recoge en su plan de acción son mucho menos ambiciosas que las recomendaciones formuladas por el CESE en sus dictámenes anteriores sobre la movilidad urbana.

- 1.5 De esta forma, la mayoría de las medidas que preconiza la Comisión no supera la fase de los consejos bienintencionados –por otra parte, muy encomiables–, pero no son vinculantes ni revolucionarias.
- 1.6 Además, el hecho de encontrar en la Comunicación sometida a examen una gran parte de los temas y propuestas que ya se recogían en la Comunicación "Desarrollar la red de ciudadanos", de 1998, permite suponer que, desde entonces, la situación apenas ha mejorado. A este respecto, el CESE lamenta la falta de un balance de las iniciativas previstas en dicha Comunicación.
- 1.7 Por lo menos, el plan de acción sometido a examen debería ir acompañado esta vez de objetivos cuantitativos mensurables sobre la base de una serie de indicadores que las ciudades y áreas metropolitanas deberían proponerse alcanzar por medio de planes de movilidad sostenible elegidos por ellas.
- 1.8 El CESE estima necesario completar el plan de acción sometido a examen mediante otro plan en el que se aborden de forma más detallada, entre otros, la delincuencia en el transporte público, la movilidad no motorizada y los ciclomotores.
- 1.9 El CESE acoge favorablemente la intención de la Presidencia española de crear un programa paneuropeo para fomentar la accesibilidad de las ciudades y municipios europeos, especialmente para las personas de movilidad reducida, y manifiesta su interés por participar estrechamente en esta iniciativa, dada su importancia para la sociedad civil.
- 1.10 Por último, el CESE recomienda precisar mejor el destino de los Fondos Estructurales y de Cohesión de la Unión, especialmente con la creación de un instrumento financiero específico para promover la movilidad urbana. Propone someter la atribución de fondos a la condición de aplicar planes de movilidad urbana y al respeto de los criterios de accesibilidad para personas de movilidad reducida.

2. El origen del plan de acción

- 2.1 El 30 de septiembre de 2009 la Comisión Europea adoptó un *Plan de Acción de Movilidad Urbana*, que, aunque no se precise en el título de forma expresa, se pretende que sea sostenible.
- 2.2 Al publicar dicho plan de acción, la Comisión Europea responde a una solicitud de diversos medios, y ante todo del Parlamento Europeo, así como del CESE que, en su Dictamen exploratorio "*Transporte en las áreas urbanas y metropolitanas*"¹, así como en otros dictámenes², ha abogado por una iniciativa de esta índole. A juicio del CESE, tal plan debería

¹ CESE 615/2007, ponente: Lutz Ribbe.

² CESE 982/2008, ponente: Bernardo Hernández Bataller; coponente: Rafael Barbadillo López; CESE 1196/09, ponente Sr. Osborn; CESE 1284/2009, ponente: Lutz Ribbe.

ir acompañado de objetivos cuantitativos de mejora de la calidad de vida, de la protección del medio ambiente y de la eficiencia energética en las ciudades.

- 2.3 El 25 de septiembre de 2007 la Comisión procedió a una consulta pública con el Libro Verde "*Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*". Dicha consulta ha confirmado con creces que la Unión Europea tiene un importante papel a la hora de fomentar una movilidad urbana sostenible.
- 2.4 Ahora bien, la publicación de un plan de acción (prevista en el trabajo legislativo de 2008 de la Comisión Europea) ha sido anunciada y posteriormente aplazada en reiteradas ocasiones, ante la oposición de algunas partes, que estimaban que toda iniciativa en la materia por parte de la Comisión sería contraria al principio de subsidiariedad y de libre administración de los entes locales y territoriales.
- 2.5 En la medida en que la Comisión no ha podido, por las razones mencionadas, publicar su plan de acción antes de finalizar 2008, como estaba previsto, el Parlamento Europeo, temiendo un abandono total de la iniciativa, se hizo cargo del asunto y votó una *Resolución sobre un Plan de Acción de Movilidad Urbana*³, a fin de apoyar a la Comisión, a la hora de traducir una serie de indicaciones recogidas del Libro Verde en una guía para los entes territoriales.

3. El papel de la Unión en el marco de la movilidad urbana

- 3.1 Si bien no faltan las declaraciones de intenciones políticas en pro de un transporte urbano sostenible, es preciso que se vean completadas con soluciones concretas y las instancias mejor situadas para ponerlas en práctica.
- 3.2 Los sistemas de transporte urbano forman parte del sistema de transporte europeo y, por consiguiente, de la política común de transportes. El Consejo informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea del 16 de febrero de 2010 subrayó la necesidad de introducir los planes de movilidad urbana en una legislación coordinada entre los entes locales, regionales, nacionales y comunitarios, a fin de fomentar una mayor integración de las infraestructuras y de los servicios de transporte en las estrategias territoriales, urbanas y rurales.
- 3.3 Numerosas directivas, reglamentos, comunicaciones y programas de acción comunitarios ya tienen un gran impacto en el transporte urbano, tanto por lo que respecta al cambio climático, la protección de la salud, el medio ambiente, la energía sostenible y la seguridad vial como respecto a la inversión en el transporte público y su explotación.

³ (2008/2217(INI)), ponente: Sr. Savary.

- 3.4 A fin de respetar escrupulosamente el principio de subsidiariedad, la Comisión insiste en animar a las ciudades a adoptar medidas de lucha contra el cambio climático, así como a crear sistemas de transporte eficaces y sostenibles, sobre la base de compromisos exclusivamente voluntarios.
- 3.5 El CESE desearía recordar en este contexto que, aunque las ciudades y zonas metropolitanas son muy diferentes, afrontan problemas comunes de desarrollo sostenible que no se detienen en las fronteras de las ciudades y que sólo pueden resolverse si se mantiene la coherencia de un conjunto de medidas a nivel europeo, a semejanza de las disposiciones comunitarias sobre la calidad del aire ambiente o la gestión del ruido ambiental⁴.
- 3.6 Por otra parte, en su Comunicación "Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso"⁵, la Comisión observa que, en materia de política de transportes, *"los resultados en relación con los objetivos de la EDS comunitaria han sido más limitados: según se indica en el informe provisional de 2007, el sistema de transporte europeo no sigue todavía en varios aspectos una senda sostenible"*.
- 3.7 En un reciente Dictamen exploratorio sobre la política europea de transportes después de 2010⁶, el CESE manifestaba que, si bien los transportes facilitan muchas de nuestras libertades (la libertad de trabajar y de vivir en diferentes partes del mundo, la libertad de disfrutar de diversos productos y servicios, la libertad de comerciar y de establecer contactos personales), también es cierto que incumbe a los políticos la misión esencial de establecer un marco claro para las referidas "libertades", delimitándolas incluso respecto de otras libertades en la medida en que amenacen o, incluso, obstaculicen éstas, como, por ejemplo, cuando se trata de la salud de las personas, del medio ambiente, del clima o, incluso, de las necesidades de las generaciones futuras.
- 3.8 Aunque las políticas de transporte urbano seguidas por algunas ciudades pioneras en materia de transporte sostenible aportan la prueba de que los responsables comprometidos pueden, si tienen la voluntad, invertir tendencias nefastas, la necesidad imperativa de limitar globalmente las emisiones de CO₂ pone de relieve la absoluta necesidad de un compromiso colectivo europeo.
- 3.9 La circulación urbana y, en particular, los desplazamientos motorizados son responsables del 40 % de las emisiones de CO₂ y del 70 % de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte viario. La Unión Europea sólo podrá conseguir sus propios objetivos en materia de cambio climático si modifica sus políticas de transporte urbano. No será posible hacer frente de manera sostenible a los desafíos planteados con acciones aisladas

⁴ Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa; Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

⁵ COM(2009) 279 final.

⁶ TEN/399 – TEN/400, CESE 1284/2009, ponente: Lutz Ribbe.

–por muy encomiables e indispensables que sean- y exclusivamente puntuales a nivel local o regional.

- 3.10 Por consiguiente, hay que movilizar todos los recursos europeos para apoyar las acciones locales o territoriales, a fin de alcanzar los objetivos de la estrategia global de la Unión Europea para luchar contra el cambio climático, aumentar la eficiencia energética, desarrollar energías sostenibles y reforzar la cohesión social.

4. El contenido del Plan de Acción

- 4.1 El plan de acción propuesto por la Comisión afecta tanto al transporte de personas como de mercancías en las zonas urbanas y metropolitanas y se inspira, en gran medida, en los resultados de la consulta pública emprendida el 25 de septiembre de 2007.

- 4.2 Su objetivo es ayudar a las autoridades locales, regionales y nacionales en la promoción de una cultura de una movilidad urbana sostenible, sobre todo mediante la reducción de la circulación y congestión de las ciudades y, por consiguiente, de los accidentes viarios, de la contaminación atmosférica y del consumo energético, sin por ello imponerles soluciones concretas.

- 4.3 El plan de acción de la Comisión no sustituye, por consiguiente, a las autoridades locales, regionales y nacionales en la elección de las soluciones que consideren más adecuadas para resolver los problemas que plantea la movilidad urbana. El plan pretende tan sólo incitar y propone recabar, documentar y compartir las experiencias para promover las buenas prácticas, ayudar a aprovechar las posibilidades de financiación o cofinanciación de la Unión, apoyar los proyectos de investigación y preparar documentos de orientación, especialmente sobre el transporte de mercancías o los sistemas inteligentes de transporte.

- 4.4 El plan de acción global contempla veinte medidas concretas clasificadas en seis grandes temas, resumidos a continuación, que habrá que poner en práctica de acuerdo con un calendario definido hasta 2012.

4.4.1 Promover políticas integradas

Se trata de seguir un planteamiento integrado en el que se tenga en cuenta la interdependencia entre modos de transporte, las limitaciones dentro del espacio urbano y la función de los sistemas urbanos de transporte, para promover la interconexión entre los diferentes modos de transporte, sobre todo en el marco de planes de movilidad urbana.

4.4.2 Responder a las necesidades de los ciudadanos

La atención deberá centrarse en:

- los incentivos (peajes, calidad, accesibilidad para las personas de movilidad reducida, información, derechos de los viajeros, acceso a zonas ecológicas, etc.) para incitar a los ciudadanos a utilizar regularmente los transportes en común o medios de desplazamiento no motorizados,
- campañas de educación, información y sensibilización para un comportamiento sostenible,
- una conducción energéticamente eficiente de los conductores privados y profesionales.

4.4.3 Ecologizar el transporte urbano

El plan de acción pretende apoyar los proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos y de combustibles alternativos. La Comisión pondrá a punto una guía de Internet sobre vehículos limpios, y facilitará el intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano. Asimismo, se propone estudiar la eficacia de los peajes y la internalización de los costes externos.

4.4.4 Intensificar la financiación

La Comisión desea trabajar en pro de la optimización de las fuentes de financiación europea existentes y analizar las necesidades de financiación en el futuro. Por su parte, publicará un documento de orientación sobre la movilidad urbana sostenible y la política en materia de cohesión social y estudiará diversas fórmulas de tarifas para el transporte urbano, con el objetivo de conocer mejor las posibilidades actuales de financiación de la Unión y optimizar lo disponible mejorando el funcionamiento conjunto de diferentes instrumentos, como los Fondos Estructurales y los dedicados a la investigación, así como explorar los regímenes innovadores de asociación entre el sector público y el privado y examinar las necesidades de una financiación propia para la movilidad urbana sostenible.

4.4.5 Compartir experiencias y conocimientos

Los interesados deberán poder aprovechar la experiencia adquirida por otros. Para ello la Comisión establecerá una base de datos en la que se recoja información sobre el gran abanico de soluciones experimentadas. Esta base de datos dará igualmente una visión de conjunto de la legislación europea y de los instrumentos de financiación útiles, sobre todo mediante la creación de un observatorio de la movilidad urbana en forma de plataforma virtual.

4.4.6 Optimizar la movilidad urbana

Para facilitar la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y una logística del transporte más eficaz, la Comisión se propone acelerar los planes de movilidad urbana sostenible en las ciudades y regiones. Para ello redactará documentos de orientación sobre los aspectos importantes de esos planes, como el transporte urbano de mercancías y los sistemas de transporte inteligentes.

- 4.5 En 2012, la Comisión examinará la puesta en práctica del plan global y determinará si es necesario emprender nuevas acciones.

5. Observaciones generales

- 5.1 Los transportes públicos forman parte del interés general y, por ello, deben satisfacer los criterios de universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y precio asequible. En este orden de ideas, el CESE suscribe todas las medidas programadas en la Comunicación sometida a examen, ya que todas van en la buena dirección.
- 5.2 Sin embargo, si bien, por un lado, el CESE se alegra de que en el documento de la Comisión se cite su dictamen sobre el Libro Verde sobre la movilidad urbana entre los dictámenes de referencia que constituyen la base de la Comunicación sometida a examen, no puede dejar de observar que las propuestas de la Comisión son mucho menos ambiciosas que las recomendaciones formuladas por el CESE en dicho dictamen y en otros dictámenes en la materia⁷.
- 5.3 Sin poner en duda el principio de subsidiariedad y la competencia limitada de la Unión Europea en la materia, el CESE lamenta que aún no se haya dado un curso favorable a las recomendaciones formuladas en su Dictamen exploratorio⁸ sobre el tema "*Integración de las políticas de transporte y uso del suelo para lograr transportes urbanos más eficaces*", en favor de un refuerzo del papel de la Unión.
- 5.4 Guiada por el afán de respetar el principio de subsidiariedad, la Comisión asume el papel de facilitar o asistir, en lugar de regular o prestar servicio. La mayoría de las medidas preconizadas por la Comisión no supera la fase de los consejos bienintencionados –por otra parte, muy encomiables–, pero las medidas no son vinculantes ni revolucionarias.

⁷ TEN/399-400, CESE 1284/2009, ponente: Lutz Ribbe; TEN/320, CESE 982/2008, ponente: Bernardo Hernández Bataller, coponente: Rafael Barbadillo López; TEN/276, CESE 615/2007, ponente: Lutz Ribbe.

⁸ TEN/366, CESE 1196/2009, ponente: Frederic Adrian Osborn.

- 5.5 Por otra parte, tras leer la Comunicación sometida a examen, hay que constatar que se trata de una copia, aunque no sea literal, al menos en su contenido, de la Comunicación "Desarrollar la red de ciudadanos" (COM(1998) 431 final).
- 5.6 Once años después de la Comunicación de 1998, conocida con el eslogan "*push and pull*" (salir del vehículo privado para embarcarse en el transporte público), se encuentran hoy las mismas cuestiones, como fomentar el intercambio de información, comparar los resultados, instaurar un marco político adecuado y utilizar los instrumentos financieros de la Unión Europea.
- 5.7 El CESE lamenta la falta de un balance de las iniciativas previstas en la Comunicación de 1998, como, por ejemplo, el servicio informativo sobre movilidad local (ELTIS), el acuerdo celebrado con la red de ciudades y regiones (POLIS), la interconexión de las redes de carriles bici, el desarrollo de un sistema de autoevaluación de los resultados de calidad, el proyecto piloto para comparar los resultados de los diferentes sistemas locales de transporte de pasajeros, la guía para la gestión de la movilidad y el análisis de los resultados, los billetes electrónicos, la formación de conductores profesionales, la comunicación sobre la gestión de la movilidad prevista para 2000 y los numerosos proyectos de investigación anunciados.
- 5.8 El CESE habría preferido que, por lo menos, el plan de acción sometido a examen fuera acompañado esta vez de objetivos cuantitativos mensurables sobre la base de una serie de indicadores (véase el Dictamen del CESE 1196/2009) que las ciudades y áreas metropolitanas deberían proponerse alcanzar por medio de planes de movilidad sostenible de su propia elección.
- 5.9 Esto es tanto más lamentable cuanto que en su Comunicación "Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso" (COM(2009) 279 final), la Comisión lamenta que los objetivos que se han establecido en materia de sostenibilidad del transporte estén lejos de alcanzarse, por lo que se impone acometer cambios fundamentales de orientación.
- 5.10 Pero se ignoran las cuestiones sociales, las presiones sobre el medio ambiente ejercidas por la sociedad de consumo, la movilidad no motorizada, los ciclomotores y las acciones para evitar a priori desplazamientos motorizados. Y lo mismo sucede con la cooperación transfronteriza, los problemas de ordenación territorial, de urbanismo y de expansión urbana que aumentan las necesidades en infraestructuras de transporte.
- 5.11 Por lo tanto, el CESE considera necesario completar el plan de acción sometido a examen mediante otro plan en el que se aborden de forma más detallada, entre otros, la movilidad no motorizada y los ciclomotores.

- 5.12 El plan de acción pretende, en primer lugar, "optimizar" y gestionar la movilidad motorizada individual, en lugar de evitarla. La gestión restrictiva de la demanda vinculada a la utilización del automóvil, tanto con planteamientos positivos como la promoción de sistemas para compartir el vehículo o con medidas disuasivas (política de aparcamientos disuasivos, peajes, multas, etc.), se limita al anuncio de un estudio sobre las normativas que regulan el acceso a los diferentes tipos de zonas ecológicas.
- 5.13 Los estudios previstos en el plan de acción y, en particular, sobre la aceptación por los ciudadanos de los peajes urbanos, sobre la integración de la conducción energéticamente eficiente, sobre la internalización de los costes externos y sobre la disponibilidad de tecnologías y la recuperación de los costes aportarán, por supuesto, un valor añadido, pero hará falta que las acciones concretas que se impongan en consecuencia no se sacrifiquen en el altar de un debate del principio de subsidiariedad.
- 5.14 Por último, el plan de acción no se preocupa por la manera en que la sociedad civil podría participar más estrechamente en las acciones en favor de una movilidad sostenible, cuando la sociedad civil tiene la capacidad de reunir a los medios y responsables políticos y sensibilizar a todas las partes de la sociedad para revisar y modificar sus hábitos de desplazamiento.

6. Observaciones particulares

Como complemento de sus observaciones generales formuladas arriba, el CESE querría comentar algunas de las veinte medidas específicas.

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

Medida nº 6 – Mejorar la información sobre los viajes

- 6.1 El CESE aprueba que la Comisión aporte su apoyo logístico a las autoridades locales a la hora de establecer los planes de movilidad urbana sostenible para el transporte de mercancías y personas.
- 6.2 El plan de acción precisa que, a más largo plazo, la Comisión podría tomar otras medidas como ofrecer incentivos y recomendaciones.
- 6.3 El CESE desearía reiterar su propuesta de someter toda ayuda financiera comunitaria a los entes locales a la obligación de elaborar planes de movilidad, si bien las ciudades deberán seguir teniendo plena libertad para adaptar estos planes a las características específicas locales.

6.4 Sin embargo, estos planes deberían incluir un objetivo vinculante de transferencia hacia modos de transporte respetuosos con el medio ambiente de acuerdo con unas exigencias mínimas comunitarias, a fin de:

- conseguir que todas las categorías de habitantes, visitantes y profesionales puedan beneficiarse de medios de transporte sostenibles y eliminar las desigualdades sociales frente a la movilidad;
- reducir las emisiones de CO₂, la contaminación atmosférica, la contaminación acústica y el consumo de energía;
- mejorar la eficacia y eficiencia del transporte de pasajeros y mercancías teniendo en cuenta los costes externos.

6.5 El respeto de estos criterios debería sentar las bases para la atribución de la etiqueta especial "movilidad urbana" preconizada por la Comisión, cuya rápida aplicación el CESE no puede sino fomentar.

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

6.6 El CESE lamenta que no se haya tenido en cuenta su propuesta⁹ de reunir todos los derechos de los usuarios de transporte colectivo en una "carta de derechos".

6.7 En cambio, aprueba el anuncio de la Comisión de completar el planteamiento reglamentario por medio de indicadores comunes de calidad para proteger los derechos de los viajeros y de las personas de movilidad reducida, así como con procedimientos comúnmente acordados de reclamación y mecanismos de notificación.

6.8 El CESE lamenta que una de las principales barreras a la utilización del transporte público, como la falta de seguridad, sobre todo en las líneas menos frecuentadas, y los desplazamientos nocturnos no se considere en la Comunicación sometida a examen, cuando lo cierto es que un personal de acompañamiento bien formado y en número suficiente, así como la videovigilancia, constituyen medios de prevención eficaces para combatir la delincuencia en el transporte público.

6.9 La multiplicidad de los interesados, lo que supone una gran heterogeneidad de forma y fondo entre las diversas medidas, hace indispensable proceder regularmente a una evaluación de las medidas para poder juzgar si una medida o política responde a las necesidades de los usuarios, para, en caso necesario, poder adaptarla, modificarla o suprimirla. Sin embargo, el plan de acción de la Comisión sigue sin decir nada al respecto.

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

⁹ CESE 982/2008, punto 4.13.2.

- 6.10 El CESE estima que el número de ciudadanos europeos de movilidad reducida (personas de edad avanzada, personas inválidas o con discapacidad, así como mujeres embarazadas o personas con silla de niño) supera ampliamente los 100 millones.
- 6.11 Si bien es cierto que algunas ciudades han adoptado medidas ejemplares en favor de las personas de movilidad reducida, tales iniciativas constituyen medidas aisladas. Con demasiada frecuencia estas personas se encuentran con barreras insuperables para sus desplazamientos en transporte público (accesibilidad, equipamiento) o a pie (cruces complicados, aceras estrechas, terrazas de cafeterías y restaurantes instaladas en las aceras). A ello hay que añadir el escaso civismo de los demás ciudadanos (aparcamiento salvaje, no respeto de los aparcamientos reservados para las personas con discapacidad). El CESE acoge favorablemente la intención de la Presidencia española de crear un programa paneuropeo para fomentar la accesibilidad de las ciudades y municipios europeos y manifiesta su interés por participar estrechamente en esta iniciativa, dada su importancia para la sociedad civil.
- 6.12 Las ayudas técnicas no se han desarrollado bastante para responder a las necesidades reales a causa de la escasa dimensión del mercado, lo que frena las inversiones y la innovación.
- 6.13 Por consiguiente, el CESE aprueba totalmente que la cuestión de la accesibilidad de las personas de movilidad reducida se integre en la estrategia comunitaria para las personas con discapacidad 2010-2020 y que se definan indicadores de calidad y mecanismos de notificación apropiados.
- 6.14 Estas medidas deberían ir acompañadas de la asignación de los recursos financieros apropiados a nivel nacional, regional y local, pero ante todo a nivel de la UE por medio de los fondos comunitarios.

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

- 6.15 La Comisión pretende estudiar la posibilidad de crear un premio especial para fomentar la adopción de planes de movilidad urbana sostenible.
- 6.16 El CESE no puede sino aprobar la introducción de tal premio, y para ello se remite a sus dictámenes anteriores (CES 324/99 y CES 705/96) sobre el Libro Verde "una red para los ciudadanos", en los que ya puso de manifiesto en su momento que la concesión de etiquetas o premios de calidad constituye un verdadero estímulo para la competencia en materia de calidad.

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

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

- 6.17 Si bien es indiscutible que un transporte público "asequible" es rentable desde el punto de vista social, también es evidente que, desde el punto de vista económico, es sumamente deficitario; los ingresos procedentes de los usuarios no podrían cubrir la totalidad de los gastos de explotación y aún menos las inversiones, por lo que las subvenciones públicas siguen siendo indispensables.
- 6.18 En este contexto, el CESE aprueba un estudio metodológico sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos, anunciado por la Comisión, porque aportará transparencia al cálculo de los costes del sector. Asimismo, recuerda que la cuestión de los costes externos ya se contemplaba en la Comunicación de 1998, así como la posibilidad de reinvertir los ingresos procedentes de los peajes a nivel local, sobre todo en el transporte público y la ordenación en favor de las bicicletas y los desplazamientos a pie. Así pues, estos dos problemas siguen pendientes.

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

- 6.19 Sólo el 9 % de los créditos de los Fondos Estructurales concedidos al transporte se destinan a los desplazamientos urbanos, a pesar de que prácticamente todas las ciudades y regiones carecen (con grados muy diferentes) de los fondos necesarios para invertir de manera adecuada en la movilidad urbana.
- 6.20 Aunque la Comisión prevea en su hoja de ruta analizar las necesidades de financiación en el futuro a partir de 2010, manteniendo el apoyo financiero al programa Civitas¹⁰, el CESE habría preferido un compromiso más formal para atribuir fondos suplementarios, sin por ello dejar de lado las posibilidades de financiar, al menos en parte, la movilidad urbana por medio de fondos procedentes de los regímenes de peaje urbano o de las tasas por aparcamiento. El CESE propone la creación de un instrumento financiero específico para promover la movilidad urbana.
- 6.21 En su Comunicación "Desarrollar la red de los ciudadanos" de 1998, la Comisión se proponía apoyar con carácter prioritario los sistemas sostenibles de transporte local y regional, y quería examinar cómo velar por que los promotores de estos sistemas de transporte tengan en cuenta las condiciones de accesibilidad. El CESE está muy interesado en conocer el resultado de este examen.

¹⁰ Civitas: (City VITAlity Sustainability) programa comunitario de investigación e innovación en el ámbito del transporte urbano.

- 6.22 El CESE estima que, en lugar de prever un grado de prioridad, la futura normativa de los fondos comunitarios debería, con motivo de su revisión prevista para 2003, someter la asignación de recursos financieros comunitarios al transporte público urbano a la condición de aplicar planes de movilidad urbana y a la condición de respetar escrupulosamente los criterios de accesibilidad para personas de movilidad reducida.

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

- 6.23 El CESE acoge favorablemente la creación de un observatorio de la movilidad urbana bajo la forma de una plataforma virtual, dado que el intercambio de buenas prácticas deberá producirse en todas las vertientes de la movilidad urbana, incluida la accesibilidad para las personas de movilidad reducida.

Bruselas, 27 de mayo de 2010.

El Presidente
del
Comité Económico y Social Europeo

Mario SEPI
