



**Movilidad Urbana
Europea**

Contexto de la política



Movilidad urbana europea

Contexto de la política



COMISIÓN EUROPEA

Dirección General de Movilidad y Transportes
Dirección de Inversiones, Innovación y Sostenibilidad
Transporte
Unidad B4 - Transportes sostenibles e inteligentes

MOVE-B4-SECRETARIAT@ec.europa.eu

Comisión Europea
B-1049 Bruselas

Europe Direct es un servicio que le ayudará a encontrar las respuestas a sus preguntas sobre la Unión Europea.

Número gratuito (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(* La información dada es gratuita, al igual que la mayoría de las llamadas (a través de algunos operadores, teléfonos u hoteles le podrían cobrar).

AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado para la Comisión Europea, pero refleja únicamente los puntos de vista de los autores y la Comisión no puede hacerse responsable del uso que pueda hacerse de la información que contiene.

Más información disponible sobre la Unión Europea en Internet (<http://www.europa.eu>).
Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2017

Número de catálogo MI-02-16-265-ES-N

ISBN 978-92-79-66647-6

DOI 10.2832/015218

© Unión Europea, 2017

Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica.



Tabla de contenidos

Introducción	5
Tendencias, problemas y retos en la movilidad urbana	6
Políticas europeas del Libro Verde: "Towards a new culture for urban mobility" (Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana), 2007 hasta el acuerdo de París de 2015	13
Movilidad urbana y políticas relacionadas	15
Medidas de apoyo de la UE para la movilidad urbana europea	22
Financiación y posibilidades de colaboración de la UE	29
Fuentes para más información	33

Introducción

Las ciudades de Europa se enfrentan cada vez más a problemas causados por el transporte y el tráfico. Al mismo tiempo, la movilidad urbana es vital para las ciudades europeas y es un importante contribuyente al crecimiento económico, al empleo y a la competitividad. La cuestión de cómo mejorar la movilidad y al mismo tiempo reducir los atascos, los accidentes y la contaminación es un reto común a todas las grandes ciudades.

Durante décadas, la Comisión Europea ha estado estimulando el desarrollo y la aplicación de nuevos enfoques de planificación de la movilidad urbana europea y soluciones innovadoras a través de sus políticas, a través de los Fondos Estructurales e Inversiones europeos y a través de sus programas de financiación de investigación e innovación.

Europa tiene una experiencia única y ampliamente respetada en movilidad urbana europea. La Comisión Europea desea garantizar que esta experiencia se comparta con las partes interesadas en todo el mundo.

Este folleto presenta un resumen compacto de las principales características de la política de movilidad urbana de la Unión Europea, las políticas relacionadas, las tendencias subyacentes, los instrumentos de financiación y las posibilidades de cooperación.

Consta de las siguientes secciones:





Tendencias, problemas y retos en la movilidad urbana

En 2010, el 73% de los ciudadanos europeos vivían en zonas urbanas. Se espera que este porcentaje aumente a más del 80% en 2050. En algunos países (Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, Malta, Suecia, Países Bajos) la tasa de urbanización aumentará a más del 90%¹.

Las áreas urbanas son el "motor" del crecimiento económico y el empleo, y los principales productores de conocimiento e innovación. Alrededor del 85% del PIB de la UE se genera en las ciudades europeas². En resumen, los pueblos y las ciudades son los centros y motores de la actividad económica y el bienestar.

Los sistemas de transporte urbano son vitales para el funcionamiento económico de las ciudades a través de su procedimiento de accesibilidad para los bienes y los viajeros. Del mismo modo, son vitales para el bienestar de la población al proporcionar accesibilidad para todas las actividades sociales.

Sin embargo, debido a las numerosas actividades económicas en las zonas urbanas, muchas ciudades europeas se enfrentan a muchos problemas relacionados con o causados por el transporte y el tráfico. La transformación económica y social ha aumentado rápidamente los niveles de movilidad. El crecimiento del uso del automóvil privado ha ido acompañado de un aumento de la expansión urbana y del desplazamiento, mientras que la expansión de las redes de transporte público en muchos casos no se ha desarrollado al mismo ritmo.



Al mismo tiempo, los sistemas de transporte pueden generar efectos externos negativos.

Los atascos, la contaminación atmosférica, el ruido y la seguridad en carretera son ejemplos de problemas comúnmente compartidos en las ciudades europeas. Además de este impacto directo, el transporte urbano también afecta al desarrollo social, la inclusión y la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. La necesidad de una movilidad sostenible (en tres dimensiones: económica, social y medioambiental) ha recibido una atención creciente. Las ciudades europeas se enfrentan al reto de cómo mejorar la movilidad, garantizar la accesibilidad y crear sistemas de transporte de alta calidad y eficiencia, al tiempo que reducen los atascos, la contaminación y los accidentes.

¹ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, (ST/ESA/SER.A/366)

² COM(2009)490, Action Plan on Urban Mobility

Los problemas clave relacionados con los sistemas de transporte son:

ATASCOS



SOCIAL



En todos estos temas, la UE y otras partes interesadas han formulado políticas activas en los últimos años y en un futuro próximo.

Atascos

Los atascos en los entornos urbanos es un fenómeno complejo con muchas dimensiones: características demográficas, sociales y económicas, patrones de la explotación del suelo, propiedad de automóviles, disponibilidad de transporte público, disponibilidad de estacionamiento y transporte urbano de mercancías y entrega de mercancías. Todos estos factores influyen en el nivel de los atascos. Estos factores determinan dónde viven y trabajan las personas, dónde se ubican las empresas, dónde se ubican las diferentes actividades y cómo las personas acceden a estos lugares. Estos factores modelan los patrones de actividad, que a su vez generan una demanda de viajes. Esta demanda de viajes resulta en el tráfico en la red de carreteras urbanas. Cuando el volumen del tráfico de automóviles supera la capacidad disponible, surge el atasco.

El porcentaje de retraso medio en 2013 en porcentajes comparado con la situación del "flujo libre" en una muestra de 58 ciudades de la UE oscila entre el 14% en Malmö (Suecia) y el 39% en Palermo (Italia). Durante las horas punta los retrasos son sustancialmente más altos. En las ciudades fuera de Europa la media de los retrasos puede ser a menudo más alta. Por ejemplo, en una muestra de 22 ciudades chinas, esta media de retrasos en 2013 se situaron entre el 23% y el 56%; Otras medias de retrasos incluyen ciudades como Río de Janeiro 55%, Ciudad de México 54% y Sao Paulo 46%³. Esto sugiere que la acción europea para reducir los atascos es exitosa.

El coste de los atascos en Europa sigue siendo elevado, estimado en alrededor de 130.000 millones de euros anuales⁴, o algo más del 1% del PIB de la UE.



³ TomTom traffic index 2013

⁴ COM(2011) 144 final Impact Assessment of the White Paper

Social

Accesibilidad e inclusión social

La accesibilidad se refiere a la capacidad de las personas para llegar a bienes, servicios y actividades, que es el objetivo final de la mayoría de las actividades de transporte. Es una condición previa para la capacidad de las personas de participar en la sociedad, así como para el desarrollo económico de las ciudades, regiones y países.

La accesibilidad puede ser vista desde dos perspectivas:

La primera perspectiva es la accesibilidad para las personas y los bienes de la red de transporte urbano en el área urbana y entre las redes locales de transporte urbano y las redes regionales, nacionales e internacionales de transporte, en el sentido de "disponibilidad".

En general, la accesibilidad es mayor en las zonas de alta densidad (ciudades) que en las zonas rurales de baja densidad: en las zonas urbanas las distancias para llegar a los bienes, servicios y actividades son más cortas, el transporte público es más frecuente y la red de transporte público es más densa. Sin embargo, hay pocos datos disponibles, que pueden utilizarse para comparar los niveles de accesibilidad y mostrar tendencias.

La segunda perspectiva, la principal a considerar, es la accesibilidad del sistema de transporte urbano para las personas mayores y las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Una de cada seis personas en la UE tiene una discapacidad que varía de leve a severa, evitando que alrededor de 80 millones de personas participen plenamente en la sociedad y en la economía debido a las barreras físicas, ambientales y perceptivas. Para las personas con discapacidad, la tasa de pobreza es un 70% superior a la media, en parte debido al acceso limitado al empleo. Más de un tercio de las personas de más de 75 años de edad tienen discapacidades que las restringen hasta cierto punto y más del 20% tienen discapacidades que las restringen considerablemente⁵.

La población en la mayoría de los países de la UE está envejeciendo. Se espera que los mayores de 65 años de edad representen el 24% de la población total en 2020 y el 29% en 2050, en comparación con el 17% actual⁶. Dada la correlación entre la edad y la discapacidad, el número de personas con discapacidad también aumentará en consecuencia. El transporte accesible para este grupo es una condición previa importante para la participación en los procesos económicos, sociales y políticos.



⁵ COM(2010) 636 final European Disability Strategy 2010-2020: A Renewed Commitment to a Barrier-Free Europe
⁶ SEC(2011) 358 final, Impact Assessment Accompanying document to the White Paper

Por lo tanto, la UE apoya las actividades nacionales para mejorar la accesibilidad de los sistemas de transporte para todos los usuarios. También promueve la consideración adecuada de este tema a nivel local. El anexo del paquete de 2013 de movilidad urbana de la UE establece que un plan de movilidad urbana europea (PMUS) debe procurar contribuir al desarrollo de un sistema de transporte urbano accesible que satisfaga las necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios⁷.

Seguridad vial / accidentes de tráfico

Las principales causas de accidentes de tráfico son:



A pesar de los esfuerzos destinados a reducir los accidentes de tráfico, se siguen causando alrededor de 26.000 muertes anuales en la UE. En 2008 se estimó que los costes externos relacionados con los accidentes de la UE más Noruega y Suiza superaban los 200.000 millones de euros⁸. Aproximadamente el 67% (más de 750.000 en cifras absolutas) de todos los accidentes de tráfico en la UE se han producido en zonas urbanas. Para las muertes en accidentes de tráfico, esto representa aproximadamente el 38% en áreas urbanas.

La mayoría de los accidentes de tráfico mortales o graves que afectan a los usuarios vulnerables de la vía pública tienen lugar en las zonas urbanas. En las zonas urbanas, el 50% de las víctimas mortales implica a un peatón o un ciclista y alrededor de dos tercios de todas las muertes de peatones ocurren en las zonas urbanas de la UE. Los ancianos son los que particularmente destacan más entre las muertes en las carreteras urbanas. Además, la proporción de accidentes de tráfico que causan lesiones graves es proporcionalmente más alta en las zonas urbanas que en otras partes⁹.

El número de muertes en las zonas urbanas de la UE sigue siendo elevado, pero desde el año 2000 ha ido cayendo constantemente, de 20.300 en 2000 a 9.700 en 2015. Sin embargo, las fatalidades urbanas todavía constituyen una gran parte de todas las muertes en las carreteras: el 38% en 2015¹⁰.

⁷ COM(2013) 913 final, Urban Mobility Package 2013, Annex A Concept For Sustainable Urban Mobility Plans

⁸ CE Delft et al. 2011: "External Costs of Transport in Europe - Update Study for 2008"; Delft September 2011

⁹ Fuente: Observatorio Europeo de la Seguridad Vial – Base de datos CARE

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en



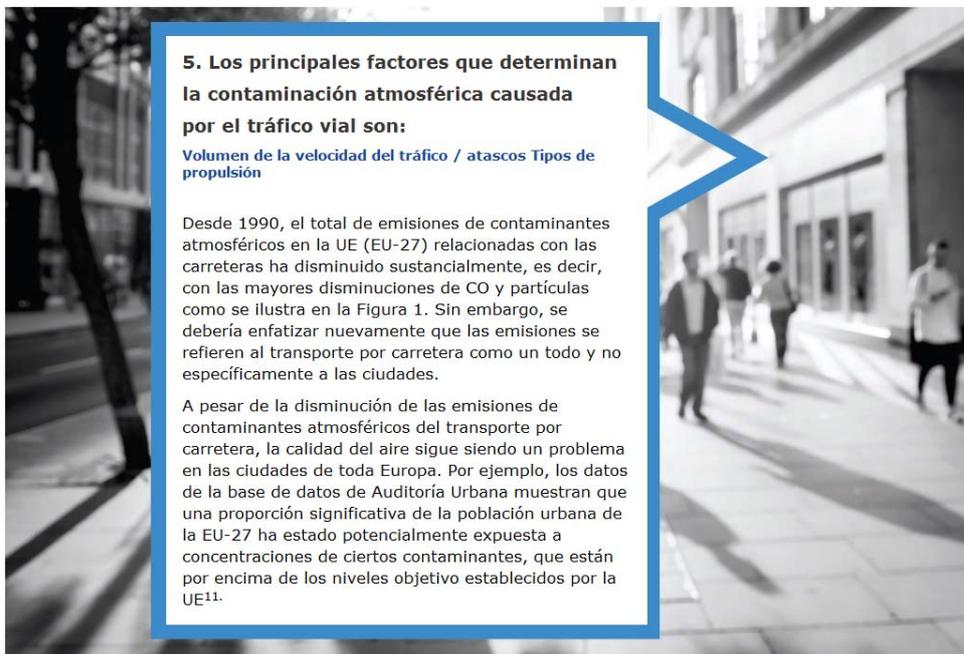
Calidad del aire

La calidad del aire es un elemento importante para asegurar el desarrollo sostenible de una ciudad. El transporte, la industria, las centrales eléctricas, la agricultura, los hogares y la gestión de los residuos contribuyen a la contaminación atmosférica de Europa. Las emisiones de los principales contaminantes atmosféricos en Europa han disminuido en las últimas décadas, lo que se traduce en una mejora general de la calidad del aire. Sin embargo, algunos sectores no han reducido sus emisiones lo suficiente para cumplir con las normas de calidad del aire o incluso han aumentado las emisiones de algunos contaminantes. Por ejemplo, las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) procedentes del transporte por carretera no han disminuido suficientemente para cumplir con las normas de calidad del aire en muchas zonas urbanas (Fuente: Informe sobre la calidad del aire de la EEA en 2016; <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>).

La materia particulada (MP), el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el ozono troposférico (O₃), se reconocen actualmente como los tres contaminantes que más afectan a la salud humana. Pueden tener efectos adversos tanto en el medio ambiente como en la salud humana. La Agencia internacional para la investigación del cáncer (IARC) ha clasificado las partículas (PM) de la contaminación del aire exterior como carcinógenas para los seres humanos. Por lo tanto, se presta mucha atención al efecto negativo del tráfico urbano (de automóviles). La emisión de contaminantes atmosféricos en las ciudades está particularmente relacionada con las emisiones de gases de los tubos de escape. El sector del transporte es el mayor contribuyente a las emisiones de NOx, que representan el 46% de las emisiones totales de la UE-28 emisiones (y el 47% de las emisiones del EEE-33) en 2014. El transporte también contribuyó al 13% y el 15% de las emisiones primarias totales de PM₁₀ y PM_{2.5}, respectivamente, en la UE-28 en 2014. (Fuente: Informe sobre la calidad del aire de la EEA en 2016).

Efectos sobre la salud humana de los contaminantes atmosféricos en el aire ambiente (Véase también Informe sobre la calidad del aire de la EEA en 2014):

- Dióxido de nitrógeno: Los altos niveles de exposición al dióxido de nitrógeno pueden provocar tos y falta de aire. Las personas que tienen una exposición extensa al NO₂ durante mucho tiempo tienen un mayor riesgo de enfermedad respiratoria.
- PM_{2.5} y PM₁₀: Las partículas que sean lo suficientemente pequeñas pueden entrar en los pulmones y causar problemas de salud.
- Ozono: El ozono cerca del suelo puede causar una serie de problemas de salud. Puede irritar el sistema respiratorio, agravar el asma y las enfermedades pulmonares crónicas y puede causar daño pulmonar permanente.



5. Los principales factores que determinan la contaminación atmosférica causada por el tráfico vial son:

Volumen de la velocidad del tráfico / atascos Tipos de propulsión

Desde 1990, el total de emisiones de contaminantes atmosféricos en la UE (EU-27) relacionadas con las carreteras ha disminuido sustancialmente, es decir, con las mayores disminuciones de CO y partículas como se ilustra en la Figura 1. Sin embargo, se debería enfatizar nuevamente que las emisiones se refieren al transporte por carretera como un todo y no específicamente a las ciudades.

A pesar de la disminución de las emisiones de contaminantes atmosféricos del transporte por carretera, la calidad del aire sigue siendo un problema en las ciudades de toda Europa. Por ejemplo, los datos de la base de datos de Auditoría Urbana muestran que una proporción significativa de la población urbana de la EU-27 ha estado potencialmente expuesta a concentraciones de ciertos contaminantes, que están por encima de los niveles objetivo establecidos por la UE¹¹.

¹¹ Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire ambiental y aire más limpio para Europa

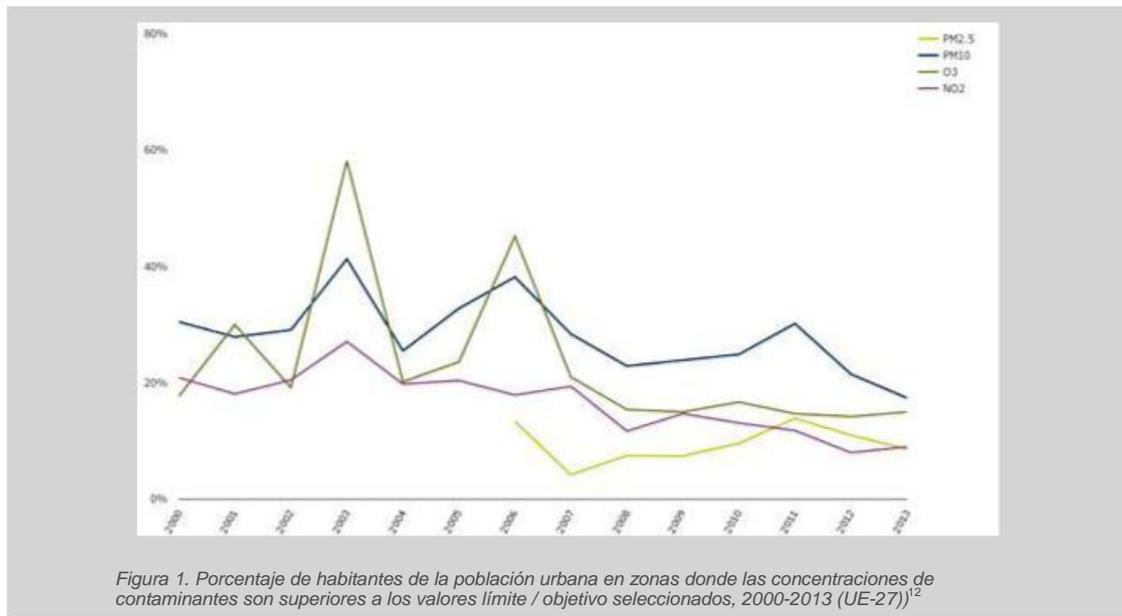


Figura 1. Porcentaje de habitantes de la población urbana en zonas donde las concentraciones de contaminantes son superiores a los valores límite / objetivo seleccionados, 2000-2013 (UE-27)¹²

Ruido

La contaminación acústica es causada por el tráfico, la construcción, la industria y algunas actividades recreativas. Los costes externos del ruido en la UE ascienden al menos al 0,35% de su PIB y son causados principalmente por el tráfico rodado. Esto equivale a unos costes externos superiores a los 40.000 millones de euros al año¹³. El ruido tiene efectos directos e indirectos sobre la salud, y se pierden miles de vidas cada año¹⁴, principalmente debido al tráfico vial. La urbanización, la creciente demanda de transporte motorizado y la planificación urbana ineficiente son los principales motores de la exposición al ruido ambiental.

A menudo, un valor de Lden (indicador de ruido de día-tarde-noche) de 55dB se conoce como un valor objetivo razonable. Más de 100 millones de habitantes en las aglomeraciones urbanas de más de 100.000 personas experimentan un nivel medio diario de ruido Lden por encima de 55 dB¹⁵.

Consumo de energía y emisiones de CO₂

La UE pretende reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 80-95% menos que los niveles de 1990 para 2050 y reducir significativamente su dependencia de los combustibles derivados del petróleo sin sacrificar su eficiencia y comprometer la movilidad¹⁶.

El consumo de energía y las emisiones de CO₂ del transporte urbano son causadas por cada km conducido por vehículos motorizados. El consumo de energía y la emisión por km dependen de la eficiencia de los vehículos. De 1990 a 2010, la eficiencia energética en el sector de transporte de la UE aumentó en torno al 15%. Esto se debe principalmente a las mejoras en la eficiencia de los vehículos, debido a las medidas relacionadas con los automóviles nuevos que se han aplicado desde 2007 (etiquetado de la UE para automóviles nuevos y medidas fiscales nacionales¹⁷).

¹² Fuente: EEA, based on Urban Audit

¹³ Study To Support An Impact Assessment Of The Urban Mobility Package Activity 31 Sustainable Urban Mobility Plans, DG MOVE, 2013, October 2013

¹⁴ Disability Adjusted Life Years is a measure of overall disease burden, expressed as the number of years lost due to ill-health, disability or early death.

¹⁵ Study To Support An Impact Assessment Of The Urban Mobility Package Activity 31 Sustainable Urban Mobility Plans, DG MOVE, 2013, October 2013

¹⁶ COM(2011) 112 final, A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050

¹⁷ ADEME, Energy Efficiency Trends in the EU – Lessons from the Odyssee-Mure project



El aumento constante del tráfico de pasajeros y de mercancías en la UE entre 1990 y 2007 contribuyó al aumento constante del consumo de energía en el sector del transporte en su conjunto.

Sin embargo, el consumo de energía del sector de los transportes ha ido disminuyendo bastante rápidamente desde 2007. Alrededor del 40% de esta reducción se debe a la recesión económica, con una disminución del tráfico de mercancías y la estabilidad del tráfico de pasajeros. Casi el 60% se debe a mejoras en la eficiencia energética, en su mayoría para automóviles de pasajeros. Como resultado de estas tendencias, el consumo de energía en el transporte en 2013 fue casi el mismo que en 2000 a nivel de la UE¹⁸.

Las emisiones de CO₂ del transporte de mercancías por carretera fueron 33% más altas en 2012 que en 1990 y representaron el 35% de las emisiones totales de transporte. Las emisiones de los automóviles han estado disminuyendo desde 2000 debido a la reducción significativa en las emisiones específicas de los automóviles nuevos.

Por consiguiente, el sector del transporte representaba una proporción cada vez mayor de las emisiones totales de CO₂ de los consumidores finales: el 43% en 2012 comparado con el 32% en 1990¹⁹.

En 2016, la Comisión Europea presentó su estrategia sobre la movilidad de bajas emisiones²⁰, estableciendo el rumbo para el desarrollo de medidas a escala de la UE sobre vehículos de emisiones bajas y cero y combustibles alternativos de bajas emisiones.

La estrategia establece principios rectores claros y justos para que los Estados miembros se preparen para el futuro y aseguren que Europa mantenga su competitividad y pueda responder a las crecientes necesidades de movilidad de personas y bienes.

Los principales elementos de la estrategia son:

- Aumentar la eficiencia del sistema de transporte aprovechando al máximo las tecnologías digitales, la fijación de precios inteligentes y fomentando aún más el cambio hacia medios de transporte de emisiones más bajas;
- Acelerar el despliegue de energías alternativas de bajo nivel de emisiones para el transporte, como los biocombustibles avanzados, la electricidad renovable y los combustibles sintéticos renovables y eliminar los obstáculos a la electrificación del transporte;
- moviéndose hacia vehículos de emisión cero. Si bien se necesitan nuevas mejoras en el motor de combustión interna, Europa debe acelerar la transición hacia vehículos de emisiones bajas y cero.

¹⁸ Monitoring of Energy Efficiency Trends and policies in the EU, An Analysis Based on the ODYSSEE and MURE Databases, September 2015, ODYSSEE-MURE

¹⁹ Monitoring of Energy Efficiency Trends and policies in the EU, An Analysis Based on the ODYSSEE and MURE Databases, September 2015, ODYSSEE-MURE

²⁰ A European Strategy for Low-Emission Mobility, {SWD(2016) 244 final}

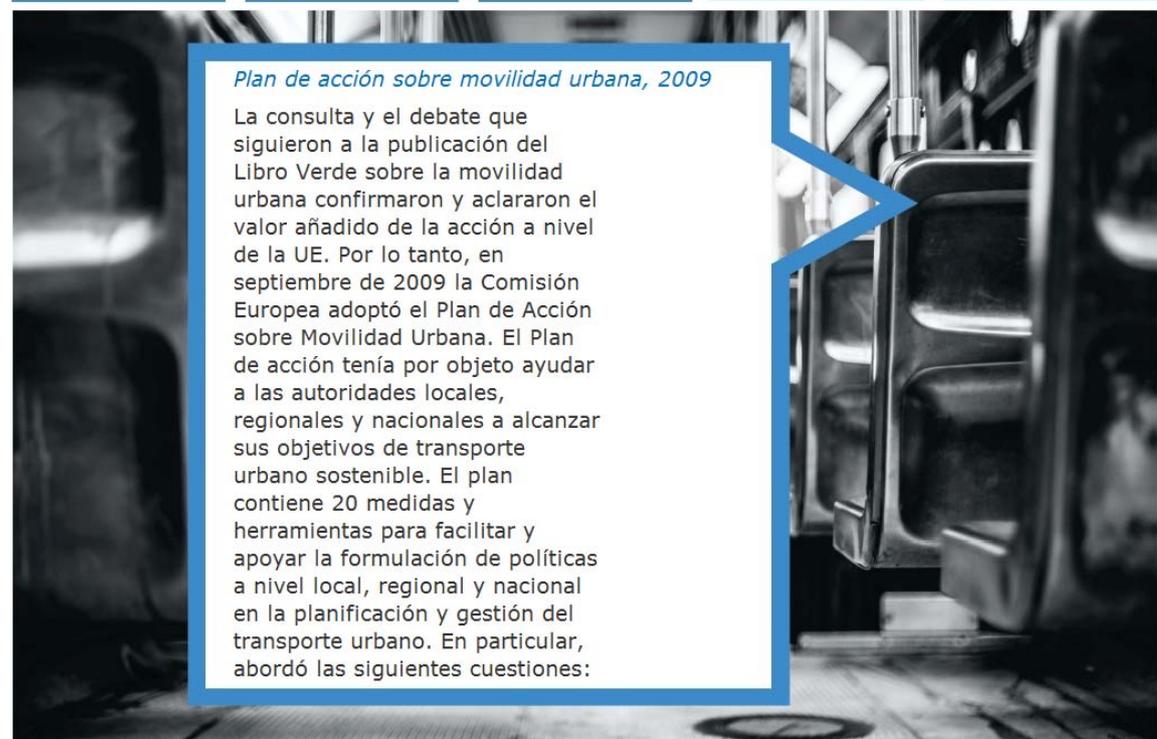
Políticas europeas del Libro Verde "Towards a new culture for urban mobility", (Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana), 2007 hasta el acuerdo de París de 2015

El desarrollo de la actual política de transporte urbano de la UE tiene una larga historia: los desafíos y opciones de intervención en el transporte urbano se discuten en una serie de documentos de política europea. En esta sección se presenta un breve resumen del Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" (2007), que establece una nueva agenda europea para la movilidad urbana en el acuerdo de París (2015).

Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana", 2007

Con el Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" (adoptada en 2007) se estableció una nueva agenda europea para la movilidad urbana, con el objetivo de estimular el debate sobre la movilidad urbana a nivel europeo. Se invitó a todas las partes interesadas a participar en un proceso de consulta y debate. La mejor práctica en materia de movilidad urbana europea fue compartida en toda la Unión Europea para buscar soluciones adecuadas.

Se definieron cinco desafíos principales:





Libro Blanco "Hoja de ruta hacia un único espacio europeo de transporte", 2011²¹

El Libro Blanco de 2011 del Transporte presentó una visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible, incluido el transporte urbano limpio y el desplazamiento. La Comisión Europea adoptó una hoja de ruta de 40 iniciativas concretas para la próxima década para construir un sistema de transporte competitivo que aumente la movilidad. Al mismo tiempo, las propuestas reducirán drásticamente la dependencia de Europa del petróleo importado y reducirán las emisiones de carbono en el transporte en un 60% para 2050. Es por ello que todas las políticas de transporte urbano de la UE contribuirán a alcanzar los dos objetivos urbanísticos específicos del Libro Blanco de 2011 sobre transporte: reducir a la mitad el uso de automóviles alimentados convencionalmente en las ciudades antes de 2030 y lograr una logística esencialmente libre de CO₂ en los principales centros urbanos.

Paquete de movilidad urbana 2013²²

En diciembre de 2013, la Comisión adoptó el paquete de movilidad urbana, en el que se exponen propuestas de medidas pertinentes a nivel local, de los Estados miembros y de la UE. Reconoce que la movilidad urbana es principalmente responsabilidad de los actores pertinentes a nivel local. Se les alienta a desarrollar nuevas estrategias integradas para la movilidad urbana europea, así como planes de transporte que puedan apoyar su exitosa implementación. En este contexto, la Comisión presentó un concepto para los planes de movilidad urbana europea (PMUS) y también se centró en las siguientes áreas: logística urbana, regulación del acceso, STI urbano y seguridad urbana. El paquete de movilidad urbana también refleja el importante papel que desempeñan los Estados miembros en la creación de las condiciones marco adecuadas para la acción local, así como para garantizar la coordinación, la complementariedad y el refuerzo mutuo de las acciones en toda la Unión y entre los diferentes niveles de gobierno dentro de sus territorios. Por consiguiente, la Comisión invita a los Estados miembros a realizar una evaluación de los resultados actuales y futuros de los sistemas de transporte urbano en sus zonas urbanas; Desarrollar un enfoque (nacional) en el ámbito de la movilidad urbana; Revisar el conjunto de herramientas e instrumentos actuales que están disponibles para los actores locales y complementar y modificar este conjunto cuando proceda.

Acuerdo de París 2015

En la Conferencia sobre el Clima de París (COP21), en diciembre de 2015, 195 países adoptaron el primer acuerdo climático global, jurídicamente vinculante. El acuerdo establece un plan de acción global para poner al mundo en camino para evitar el cambio climático peligroso al limitar el calentamiento global muy por debajo de 2°C. El acuerdo reconoce el papel de las partes interesadas no partidarias en el tratamiento del cambio climático, incluidas las ciudades, otras autoridades subnacionales, la sociedad civil, el sector privado y otros. Se les invitaba a:

- aumentar sus esfuerzos y apoyar acciones para reducir las emisiones;
- fortalecer la resiliencia y disminuir la vulnerabilidad a los efectos adversos del cambio climático;
- apoyar y promover la cooperación regional e internacional.

La página de políticas y legislación de la UE en el sitio web de Eltis ofrece información detallada sobre las actuales políticas de la UE y fuentes de financiación²³.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

²² http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

²³ Véase también: <http://www.eltis.org/discover/legislation-policies>

Movilidad urbana y políticas relacionadas

La movilidad urbana está estrechamente relacionada con otras políticas de la UE como la energía, el cambio climático, la calidad del aire, la economía, la igualdad social y la accesibilidad, la innovación, el despliegue de tecnologías de la información y las ciudades inteligentes. Esta sección ofrece una descripción concisa de estas políticas relacionadas.

Energía

Estando vinculada al cambio climático y frente a la disminución de la disponibilidad de combustibles fósiles, la energía no es un tema que resista por sí solo. Además, debido a la relación con el cambio climático global y las importaciones de fuera de la UE, la energía es un tema importante en la agenda internacional de la Comisión Europea. Los primeros fundamentos para una política energética europea se establecieron en el Libro Verde de 2006 titulado "A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy" ("Una estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura")²⁴. Como su nombre indica, el documento se centró en la capacidad de la UE para garantizar un suministro energético sostenible, competitivo y seguro. Abordó temas específicos como la dependencia creciente de las importaciones de energía, los precios volátiles del petróleo y el gas, el cambio climático, la creciente demanda y los obstáculos a un mercado interior de la energía plenamente competitivo. En 2007, la Comisión Europea propuso un conjunto de medidas destinadas a comprometer a la UE en una economía de bajo consumo de energía en el comunicado "An energy policy for Europe" (Una política energética para Europa)²⁵. Además de dirigirse a un suministro energético sostenible, competitivo y seguro, al buen funcionamiento del mercado interior y a la capacidad de la UE de hablar con una sola voz en la escena internacional, el comunicado también describe los objetivos de reducción de las emisiones de gases causadas por la producción o consumo de energía. Estos objetivos fueron detallados y ampliados en el comunicado de 2010 de la Comisión Europea "Energy 2020: A strategy for competitive, sustainable and secure energy" (Energía 2020: Una estrategia para una energía competitiva, sostenible y segura). Se fijó un objetivo para alcanzar el 20% de los ahorros de energía para 2020 (en comparación con los niveles de 1990). Aborda explícitamente el sector del transporte y la construcción, para lo cual define cinco medidas necesarias, de las cuales dos están directamente relacionadas con las políticas de transporte: mejora de la sostenibilidad del transporte y reducción de la dependencia del petróleo. En 2014, los Estados miembros de la UE acordaron un nuevo Marco 2030 para el clima y la energía (COM(2014) 15 final), incluidos objetivos y metas políticas a escala de la UE para el período comprendido entre 2020 y 2030. Las metas para el año 2030 son una reducción del 40% en las emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los niveles de 1990, al menos un 27% del consumo de energía renovable y al menos un 27% de ahorro de energía en comparación con el escenario habitual.

Para alcanzar los objetivos, la Comisión Europea propuso:

- Un régimen reformado de comercio de derechos de emisión de la UE (ETS)
- Nuevos indicadores para la competitividad y la seguridad del sistema energético, como las diferencias de precios con los principales socios comerciales, la diversificación de la oferta y la capacidad de interconexión entre los países de la UE
- Primeras ideas sobre un nuevo sistema de gobierno basado en planes nacionales de energía competitiva, segura y sostenible.

²⁴ COM(2006) 105 final, Libro Verde, Una estrategia europea para una energía segura, competitiva y sostenible

²⁵ COM(2007) 1 final, Políticas energéticas para Europa



Cambio climático

Siguiendo el Protocolo de Kioto de 1997 y el Programa Europeo de Cambio Climático (ECCP) en 2000, la Unión Europea formuló una estrategia amplia de cambio climático en la que se abogaban por acciones prácticas para prevenir el aumento de la temperatura mundial. En el comunicado de 2005 titulado "Winning the battle against global climate change" (Ganar la batalla contra el cambio climático mundial), la Comisión estableció los elementos que deberían incluirse en la estrategia de la UE en relación con el cambio climático. Según el comunicado, el objetivo global de la estrategia debería limitar el aumento de la temperatura en el año 2100 a un máximo de 2°C globalmente, en comparación con las temperaturas de 1990 (nivel preindustrial)²⁶.

El logro de este objetivo requiere la reducción de los gases de efecto invernadero, como se especifica en el comunicado de 2007 "Limiting Global Climate Change to 2° Celsius - The way ahead for 2020 and beyond" (Limitar el cambio climático global a 2°C - El camino a seguir hacia 2020 y más allá)²⁷. En el presente comunicado, la UE se compromete a adoptar medidas inmediatas encaminadas a reducir el 20% para 2020. Este objetivo fue respaldado por el Consejo y los Estados miembros y se formalizó en 2009 mediante una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo (406/2009/CE)²⁸.

Los líderes de la UE en 2007 también adquirieron el compromiso condicional de aumentar la reducción de emisiones de GHG de la UE para 2020 de 20% a 30% si otros países desarrollados se comprometían a reducir las emisiones comparables y si los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuían adecuadamente a un esfuerzo global de acuerdo con sus responsabilidades y capacidades respectivas. Estas condiciones aún no se han cumplido y, por lo tanto, el comunicado no propone actualmente que la UE alcance un objetivo del 30%.

En julio de 2016, la Comisión Europea adoptó su Estrategia para una movilidad reducida de las emisiones (COM(2016) 501 final), que debería contribuir de forma importante a la modernización de la economía de la UE y contribuir a la reducción de las emisiones del sector del transporte según el Acuerdo de París.

La ambición de la UE tal como se establece en esta estrategia es que "a mediados de siglo las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte deberán ser por lo menos un 60% inferiores a las de 1990 y estar firmemente en el camino hacia conseguir el cero".

²⁶ COM(2005) 35 final, Winning the Battle Against Global Climate Change

²⁷ COM(2007) 2 final, Limiting Global Climate Change to 2 degrees Celsius, The way ahead for 2020 and beyond

²⁸ DECISION No 406/2009/EC on the effort of Member States to reduce their greenhouse gas emissions to meet the Community's greenhouse gas emission reduction commitments up to 2020

Transporte

El comunicado de 2007 también analiza varios sectores específicos, incluido el sector del transporte. La Comisión pidió al Consejo y al Parlamento que adoptaran propuestas tales como incluir la aviación en el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (ETS) y vincular los impuestos a los vehículos turísticos con sus emisiones de CO₂. Además, el comunicado hace hincapié en la importancia de movilizar fondos para la investigación sobre el medio ambiente, la energía y los transportes.

En los comunicados, programas y políticas europeas de transporte más recientes, se suele referir al cambio climático como uno de los principales motivos para tomar medidas. Ejemplos de ello son el Libro Blanco de 2010 sobre el transporte europeo y programas asociados financiados por la UE para mejorar la multimodalidad y el transporte urbano eficiente en energía.

Calidad del aire

El aire limpio es esencial para nuestra salud, nuestro medio ambiente, incluso nuestra economía. Sin embargo, la mala calidad del aire sigue siendo la causa ambiental número uno de muertes prematuras: las estimaciones apuntan a más de 400.000 muertes prematuras en la UE cada año como consecuencia de la mala calidad del aire. Esto suele ser particularmente pronunciado en nuestras áreas urbanas, donde de media, nueve de cada diez personas están expuestas a concentraciones de al menos un contaminante atmosférico por encima de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

Para contrarrestar esto, la UE se ha fijado la meta de alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a impactos negativos significativos y riesgos sobre la salud humana y el medio ambiente. Desde la década de 1970, la UE ha venido combatiendo la contaminación atmosférica reduciendo las emisiones nacionales de sustancias nocivas en la atmósfera (mediante la Directiva 2001/81/CE), mejorando la calidad de los combustibles y reduciendo las emisiones desde el origen en la industria, el transporte y la energía, así como el establecimiento de normas de calidad del aire mediante dos Directivas sobre la calidad del aire.

El objetivo de estas dos Directivas (Directivas 2008/50/CE y 2004/107/CE) es doble: reducir la contaminación a niveles que reduzcan al mínimo los efectos perjudiciales para la salud humana y el medio ambiente y mejorar la información al público sobre los riesgos. Estas Directivas exigen a los Estados miembros que evalúen y gestionen la calidad del aire, incluidos los umbrales para una serie de contaminantes. Además, los Estados miembros deben publicar datos sobre todos los contaminantes y aplicar sanciones por infracciones.

La política aérea de la UE ha tenido cierto éxito, con las emisiones de contaminantes atmosféricos en declive durante las últimas décadas. Ha provocado reducciones significativas en las concentraciones de contaminantes nocivos tales como partículas, dióxido de azufre (principal causa de la lluvia ácida), plomo, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono y benceno. Sin embargo, persisten grandes problemas: en varios Estados miembros se siguen superando las normas de calidad del aire. Por ejemplo, más de 130 ciudades de la UE informan concentraciones de dióxido de nitrógeno superiores a los valores límite.

Por lo tanto, la CE adoptó en 2013 el Paquete de Políticas de Aire Limpio²⁹. Este paquete fue el resultado de un examen a fondo de la política de calidad del aire de la UE.

²⁹ Véase también: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm



Las medidas que apoyan la movilidad urbana europea se consideraron importantes para ayudar a resolver los problemas de transporte localizados. Este paquete de Política de Aire Limpio incluye:

- Un nuevo programa de aire limpio para Europa con medidas para garantizar que las normas existentes de calidad del aire se cumplan lo antes posible y se establecen nuevos objetivos de reducción de la contaminación atmosférica para el período que va hasta 2030.
- Apoyar medidas para ayudar a reducir la contaminación del aire, centrándose en la mejora de la calidad del aire en las ciudades, el apoyo a la investigación y la innovación y la promoción de la cooperación internacional, incluida la creación de un foro sobre el aire limpio a medida.
- Una Directiva nacional revisada sobre los límites máximos de emisión con límites máximos de emisión nacionales más estrictos para cinco contaminantes principales: partículas, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles y amoníaco (Directiva 2016/2284/UE).
- Una nueva Directiva para reducir la contaminación procedente de las instalaciones de combustión de tamaño medio, como las centrales energéticas para bloques de calles o grandes edificios, y las instalaciones de pequeñas empresas (Directiva 2015/2193/UE).

Se espera que la plena aplicación de este paquete resulte en una reducción del número actual de muertes prematuras en la UE causada por la contaminación del aire en alrededor de la mitad para 2030.

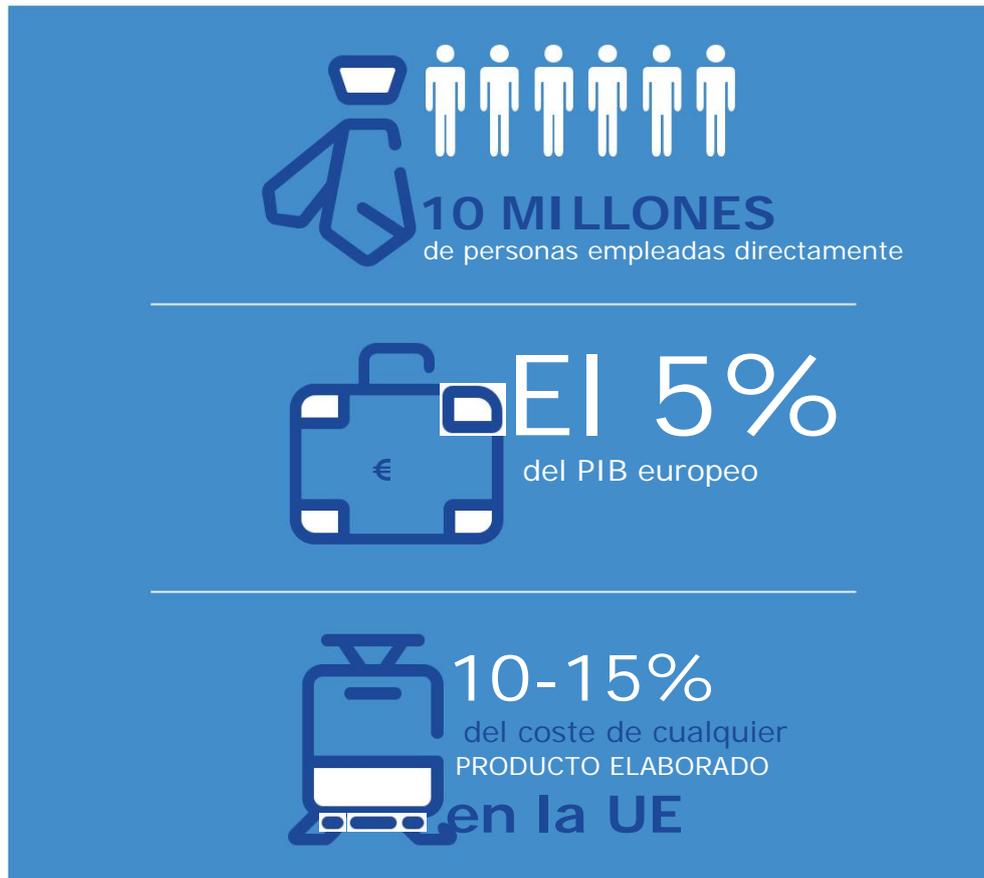
Economía

El transporte contribuye fuertemente a la economía de la Unión Europea: emplea directamente a alrededor de 10 millones de personas y representa aproximadamente el cinco por ciento del PIB de Europa. Además, la logística, como el transporte y el almacenamiento, representa en promedio un 10-15% del coste de cualquier producto acabado en la UE-30. Dentro de la UE, la política económica es principalmente una responsabilidad nacional: el papel de la CE es principalmente de gobierno y coordinación.

La coordinación de las políticas económicas se lleva a cabo a nivel de la UE mediante el seguimiento de la evolución económica en todos los Estados miembros, que también funciona como un mecanismo de control para ver si las políticas nacionales son coherentes con la hoja de ruta de la UE para el crecimiento y el empleo. El impacto del transporte en el crecimiento económico de la UE y en el empleo es significativo: los costes del transporte de bienes y servicios representan, de media, el 13% del gasto de los hogares en la UE. La contribución del transporte a los gases de efecto invernadero emitidos también vincula al crecimiento económico: el cambio hacia una economía ecológica y descarbonizada requiere grandes cambios en el sector del transporte³².

Igualdad social y accesibilidad

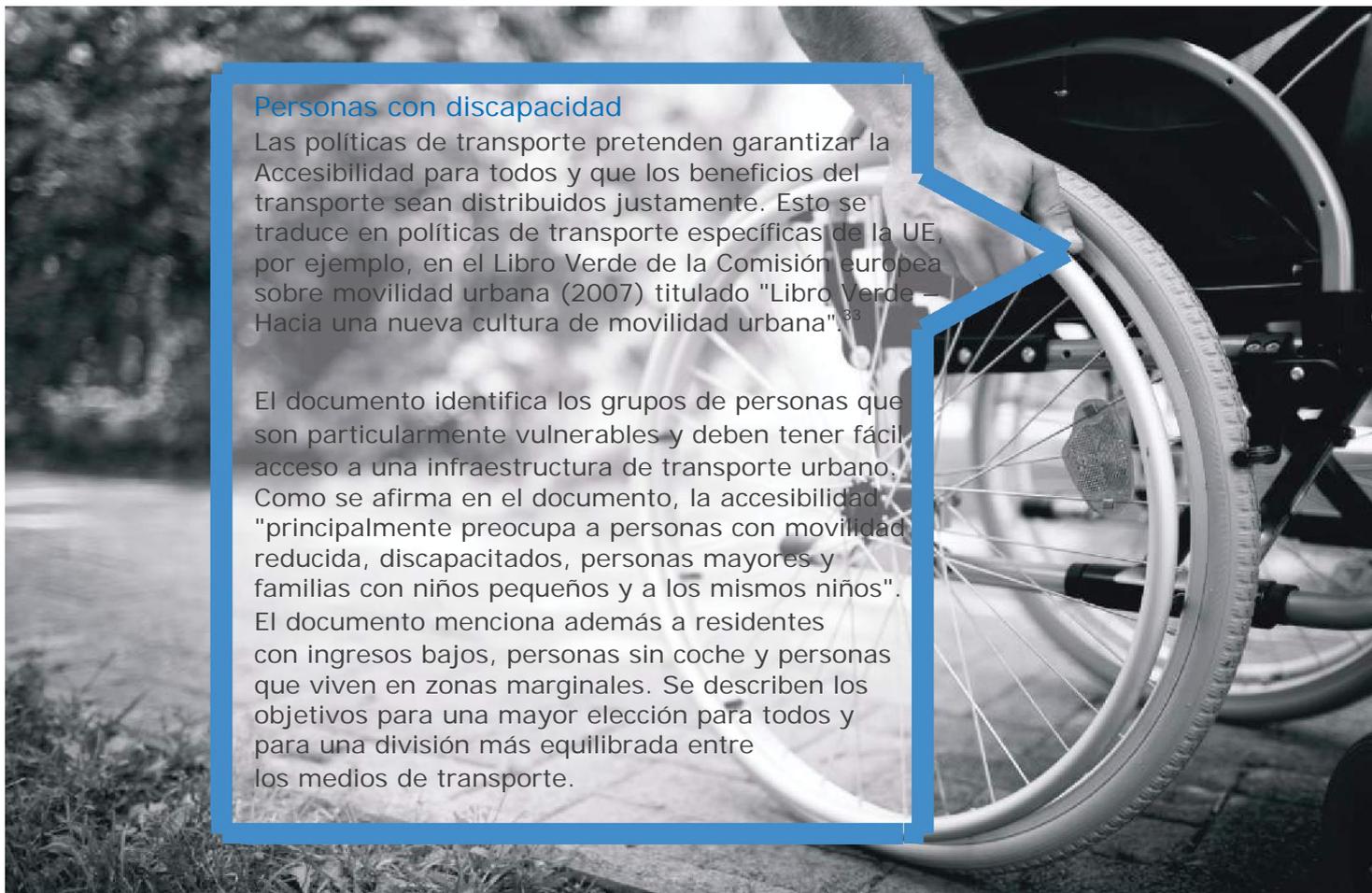
La mayoría de los viajes de pasajeros dentro de la UE se realizan en coche. Aunque no todo el mundo es capaz de viajar en coche ni elegiría hacerlo. No es ni deseable ni eficiente tener el coche como el medio de transporte dominante en las zonas densamente pobladas, donde la capacidad de la carretera y el estacionamiento es limitada y los efectos externos son sustanciales.



³⁰ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_en.htm

³¹ COM(2006) 336 final, Logística del transporte de mercancías en Europa, la clave de la movilidad sostenible

³² http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index_en.htm



Personas con discapacidad

Las políticas de transporte pretenden garantizar la Accesibilidad para todos y que los beneficios del transporte sean distribuidos justamente. Esto se traduce en políticas de transporte específicas de la UE, por ejemplo, en el Libro Verde de la Comisión europea sobre movilidad urbana (2007) titulado "Libro Verde - Hacia una nueva cultura de movilidad urbana".³³

El documento identifica los grupos de personas que son particularmente vulnerables y deben tener fácil acceso a una infraestructura de transporte urbano. Como se afirma en el documento, la accesibilidad "principalmente preocupa a personas con movilidad reducida, discapacitados, personas mayores y familias con niños pequeños y a los mismos niños". El documento menciona además a residentes con ingresos bajos, personas sin coche y personas que viven en zonas marginales. Se describen los objetivos para una mayor elección para todos y para una división más equilibrada entre los medios de transporte.

Derechos de los pasajeros

En los documentos más recientes de la política de la UE se hace mayor hincapié en la protección de los derechos de los pasajeros en todos los medios de transporte mediante la legislación de la UE sobre derechos de los viajeros y la calidad del acceso que las personas y las empresas tienen al sistema de movilidad urbana. El Plan de Acción de la Comisión Europea sobre Movilidad Urbana reitera: "Un transporte público de alta calidad y asequible es la columna vertebral de un sistema de transporte urbano sostenible. La fiabilidad, la información, la seguridad y la facilidad de acceso son vitales para los servicios atractivos de autobús, metro, tranvía y trolebús, ferrocarril o buques. Asegurar un alto nivel de protección de los derechos de los pasajeros, incluido el de los pasajeros con movilidad reducida, figura también en la agenda de la Comisión"³⁴

El enfoque del Plan de Movilidad Urbana europea (PMUS) tiene como objetivo incluir a todas las partes interesadas pertinentes, creando así un transporte sostenible, asequible, accesible y frecuente para todos.

³³ Libro Verde - Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana {SEC(2007) 1209}, http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/green_paper/index_en.htm

³⁴ Bruselas, 30.9.2009 COM(2009) 490 final, Plan de acción sobre movilidad urbana

³⁵ Transporte aéreo: Reglamento (CE) n.º 1107/2006 relativo a los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida en los desplazamientos por vía aérea, DO L 202 de 26.7.2006, p.

Transporte ferroviario: Reglamento (CE) n.º 1371/2007 sobre derechos y obligaciones de los pasajeros de ferrocarril, DO L 315/14 de 3.12.2007

Transporte marítimo: Reglamento (UE) 1177/2010 relativo a los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, DO L 334 de 17.12.2010

Transporte por carretera (autobús y autocar): Reglamento (UE) 181/2011 relativo a los derechos de los pasajeros en el transporte de autobuses y autocares, DO L 55 de 28.2.2011.

Innovación, implantación de TI y Smart Cities³⁶

Las ciudades son la principal fuente de actividad económica e innovación. Las tecnologías y servicios inteligentes en la intersección del transporte urbano, la energía y las TIC ofrecen amplias perspectivas y oportunidades de negocios para hacer que los ambientes urbanos sean más limpios y saludables para vivir, para hacerlos más sostenibles y para fomentar la competitividad de las ciudades, el crecimiento económico y el empleo.

En junio de 2011, la Comisión Europea lanzó el programa Smart Cities Iniciativa Industrial de las Comunidades. La iniciativa apunta a acelerar la transición hacia una economía baja en carbono invirtiendo en tecnologías limpias, eficientes y bajas en carbono. La iniciativa es una acción de apoyo a los objetivos 20/20/20 de acción climática de la UE y contribuye al crecimiento económico, así como a la creación de nuevos puestos de trabajo. En el momento de su presentación, la iniciativa se centró en los transportes y la energía. Se concedió financiación a iniciativas ciudadanas en el marco del programa de investigación de la UE, que contaba con un presupuesto de 75 millones de euros.

En julio de 2012, el sector de las TIC fue incluido en el sucesor de la iniciativa, las Cooperaciones de innovación europea (CIE) para las ciudades inteligentes y la colaboración de las comunidades. Una segunda convocatoria de propuestas fue lanzada ese mismo mes dentro del marco del programa europeo de investigación, con un presupuesto total de 375 millones de euros. Las CIE tienen como objetivo superar los cuellos de botella a los que se enfrenta la creación de ciudades inteligentes, mediante la cofinanciación de proyectos de demostración en el ámbito de las TIC, la gestión energética y la gestión del transporte. La financiación se destina a soluciones innovadoras a los principales problemas medioambientales, sociales y sanitarios de las ciudades europeas. Las CIE buscan establecer asociaciones estratégicas entre la industria y las ciudades europeas para desarrollar los sistemas urbanos y las infraestructuras de mañana.

Los socios no comunitarios pueden unirse a iniciativas y consorcios que solicitan financiación, pero una organización de un Estado miembro de la UE tiene que hacerse cargo.



Para mayor información, por favor visite
<http://eu-smartcities.eu/>

³⁶ Véase también: <http://eu-smartcities.eu/>



Medidas de apoyo de la UE para la movilidad urbana europea

Introducción

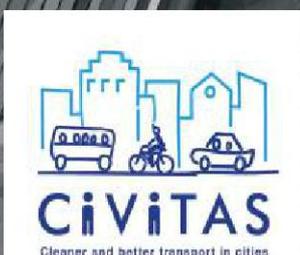
Durante décadas, la Comisión Europea ha apoyado e iniciado activamente proyectos de cooperación en el ámbito de la movilidad urbana europea, que van desde la investigación, el desarrollo de herramientas, las demostraciones, la formación, la difusión y otros medios de intercambio de conocimientos. Estas actividades se llevaron a cabo en el marco del programa de investigación de la UE, que comenzó en 1984 y organizó un número creciente de actividades. A lo largo de su duración, este programa mostró un continuo aumento del presupuesto disponible, desde varios cientos de millones de euros hasta siete mil millones de euros. Se trataron muchos temas dentro del programa. La movilidad urbana fue uno de estos temas, que ganó un papel más prominente a medida que el programa avanzaba. Le siguió el programa Horizon 2020 que se extendía desde 2014 hasta 2020 (más sobre esto en el próximo capítulo).

Muchas de las actividades financiadas por la Comisión en las últimas dos décadas han contribuido sustancialmente al desarrollo de enfoques innovadores, nuevas soluciones y un conocimiento profundo de la movilidad urbana, así como la adopción de políticas y soluciones de movilidad urbana europea en muchas ciudades de Europa.

Dos importantes iniciativas de movilidad urbana que se iniciaron en el marco del programa marco son *Civitas* y *Eltis* The urban mobility observatory. Muchos otros proyectos de investigación, innovación, demostración y difusión (centrados en uno o más temas de la movilidad urbana) también fueron financiados en los dos últimos decenios por el programa marco de investigación y desarrollo tecnológico de la UE.

CIVITAS³⁷

CIVITAS (Ciudad, Vitalidad y Sostenibilidad), financiado por los programas de investigación y desarrollo de la Unión Europea, fue lanzado en 2002 para redefinir las medidas y políticas de transporte para crear un transporte más limpio y mejor en las ciudades. Más concretamente, CIVITAS ha ayudado a introducir numerosas innovaciones y medidas que han hecho que el transporte sea más respetuoso con el medio ambiente en más de 60 zonas metropolitanas europeas, denominadas "ciudades de demostración". Gracias a una inversión de más de 200 millones de euros financiada por la UE, el proyecto ha guiado a las ciudades a introducir mejoras en cuatro fases, cada una de ellas basada en el éxito de la anterior. Algunos ejemplos incluyen un sistema de billetes de transporte público en Tallin, Estonia, una flota de autobuses limpios al 100% en Toulouse, Francia, el transporte de agua en Bremen, Alemania y un nuevo sistema de control de tráfico en Bolonia, Italia. Durante los últimos diez años CIVITAS ha conseguido probar más de 800 medidas y soluciones de transporte urbano, apoyadas por un intenso intercambio de buenas prácticas en el campo. Este proyecto es un proyecto clave de la UE, creando más oportunidades venideras para otras ciudades.



³⁷ Véase también: <http://www.civitas.eu/>

Eltis The urban mobility observatory³⁸

El portal de movilidad urbana Eltis fue lanzado en 2000. Este portal se convirtió en una plataforma central para todas las cuestiones relativas a la movilidad urbana. Eltis facilita el intercambio de información, conocimientos y experiencia en el campo de la movilidad urbana europea en Europa. Se dirige a personas que trabajan en el transporte y disciplinas relacionadas, incluyendo el desarrollo urbano y regional, la salud, la energía y las ciencias ambientales. Eltis es ahora el principal observatorio europeo de la movilidad urbana. Eltis proporciona la información, buenas prácticas, herramientas y canales de comunicación necesarios para ayudar a las ciudades a adoptar modelos de movilidad urbana europea. La sección dedicada a MOBILITY PLANS ofrece un centro de información sobre cómo desarrollar e implementar Planes de Movilidad Urbana europea (PMUS) a medida que crece la necesidad de procesos de planificación más sostenibles e integrados en Europa.



Otros proyectos

Además de CIVITAS y Eltis, se han implementado muchos otros proyectos de movilidad urbana financiados, centrándose en uno o más elementos del sistema de transporte urbano. Algunos ejemplos son:

- Planificación de un transporte urbano sostenible
- Transporte colectivo de pasajeros
- Ciclismo
- Caminar
- Transporte de personas con movilidad reducida
- Vehículos limpios y energéticamente eficientes
- Intermodalidad
- Gestión de la movilidad
- Gestión del tráfico
- Logística de transporte de mercancías urbana

³⁸ Véase también: <http://www.eltis.org/>



Planificación de la movilidad urbana europea

Los nuevos enfoques del transporte en la planificación de la movilidad están surgiendo a medida que las autoridades locales tratan de desarrollar estrategias integradas que puedan estimular un cambio hacia medios de transporte más limpios y más sostenibles, como caminar, ir en bicicleta, el transporte público y nuevos patrones para el automóvil y la propiedad del automóvil. Muchas ciudades de toda la UE han experimentado soluciones innovadoras para la movilidad urbana y han compartido su experiencia a través de varias redes de ciudades.

La Comisión Europea ha promovido activamente el concepto de planificación sostenible de la movilidad urbana durante años. Las iniciativas financiadas por la UE han reunido a partes interesadas y expertos para analizar los enfoques actuales, debatir cuestiones problemáticas e identificar las mejores prácticas de planificación.

Con el apoyo de la Comisión, se elaboraron directrices para el desarrollo y la aplicación de planes de movilidad urbana europea³⁹. Estos aportan a las autoridades locales sugerencias específicas sobre cómo implementar estrategias de movilidad urbana basadas en un análisis profundo de la situación actual, así como una visión clara para un desarrollo sostenible de su área urbana.

Hay mucho interés en este concepto y muchas ciudades dentro y fuera de Europa están desarrollando o están planeando desarrollar un plan de movilidad urbana europea siguiendo las directrices actuales. El enfoque europeo se considera actualmente como el estado de la técnica en la planificación de la movilidad urbana.

Transporte colectivo de pasajeros

Además del transporte público, el transporte colectivo de pasajeros también cubre el coche compartido (planes de alquiler de coches en la calle) y el co-arrendamiento (maximizando ocupación del vehículo). El transporte colectivo es uno de los principales elementos de los sistemas transporte urbano sostenible y una de las principales alternativas al Uso del coche privado.

La UE ha apoyado numerosos proyectos sobre la mayoría de los aspectos de la planificación y funcionamiento del transporte colectivo. Algunos de los temas cubiertos por la investigación, la innovación o la demostración de proyectos apoyados por la UE, incluso mediante la iniciativa CIVITAS, son accesibilidad, informática, financiación, planificación, integración intermodal, información sobre viajes multimodal y transporte urbano limpio.

³⁹ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_en.pdf)

Ciclismo y caminar

El ciclismo y caminar son formas de moverse limpias y eficientes. Son especialmente adecuadas para viajes de corta distancia dentro de las zonas urbanas. El ciclismo y caminar proporcionan numerosos beneficios, tales como beneficios para la salud; no producen contaminación del aire o acústica y ayudan a reducir los atascos.

Se han apoyado muchos proyectos ciclistas y de caminar dentro del programa marco de la UE para el desarrollo de la investigación y la tecnología y, en particular, la iniciativa de demostración CIVITAS. Éstos van desde la planificación de la infraestructura ciclista y peatonal, los sistemas para compartir bicicletas, los sistemas de auditoría a las campañas destinadas a aumentar el uso de las bicicletas o una infraestructura peatonal accesible como condición previa para el uso del transporte público por parte de las personas con discapacidad.



Vehículos limpios y energéticamente eficientes

Los vehículos limpios y energéticamente eficientes desempeñan un papel importante para alcanzar los objetivos políticos de la UE de reducir el consumo de energía, las emisiones de CO₂ y los contaminantes.

Los Sistemas de transporte limpios pueden satisfacer plenamente la demanda energética del sector del transporte. Los combustibles alternativos de baja emisión de carbono para la propulsión del transporte deberían sustituir gradualmente los combustibles fósiles a largo plazo.

Se ha adoptado un gran número de medidas de política a nivel de la UE, nacional y regional para apoyar el desarrollo y el suministro de vehículos limpios, por ejemplo, mediante iniciativas de reglamentación y financiación de la investigación, la innovación y la demostración.

La Directiva de la UE sobre la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (2009/33/EC)⁴⁰ exige que el impacto medioambiental vinculado a la explotación de vehículos durante la vida útil se tenga en cuenta en las decisiones de compra de adquisiciones públicas. Se prevé que esta Directiva acelere la introducción en el mercado de un transporte por carretera limpio y eficiente desde el punto de vista energético. El aumento de las ventas ayudará a reducir los costes a través de economías de escala, lo que resultará en una mejora progresiva en el rendimiento energético y ambiental de toda la flota de vehículos. La Comisión Europea podría proponer una revisión en 2017.

⁴⁰ Directiva 2009/33/EC DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO del 23 de abril de 2009 para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes



Con la Directiva de la UE sobre el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos (2014/94/EU)⁴¹, los Estados miembros deben planificar el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos para combustibles alternativos como la electricidad, el hidrógeno y el gas natural para garantizar la circulación de combustibles alternativos en la UE, así como normas comunes a escala de la UE para el equipo relacionado y la información de los usuarios. El acceso al gas natural licuado (GNL) para las barcas interiores y los buques marítimos ofrecerá una opción realista para hacer frente a los retos relativos a las emisiones más bajas, en particular a los límites más estrictos de las emisiones de azufre en las zonas sensibles.

Hay muchos proyectos apoyados por la UE que se centran, por ejemplo, en el desarrollo, la promoción o la demostración de tecnologías de vehículos limpios, proporcionando una riqueza de experiencia y conocimientos y contribuyendo sustancialmente a la innovación y la adopción de tecnologías de vehículos limpios.

Intermodalidad

El transporte intermodal consta de al menos dos medios diferentes de transporte durante un viaje puerta a puerta. La mejora del transporte intermodal requiere el desarrollo de cadenas de transporte integradas similares. Esto significa información puerta a puerta y emisión de billetes, intercambios tranquilos en las estaciones de trenes y autobuses, y la integración del transporte de larga distancia y regional con el "trayecto urbano de recta final". Estos temas se tratan en proyectos apoyados por la UE como NODES (Nuevas herramientas para el diseño y operación de intercambios de transporte urbano), CLOSER (Conexión de redes de larga y corta distancia para un transporte eficiente⁴²), o el proyecto Superhub respaldado por la UE, por ejemplo, que se centra en el suministro de datos abiertos en tiempo real multimodal como entrada para las recomendaciones personales en opciones de viaje puerta a puerta multimodales. Muchos proyectos de demostración de CIVITAS, que se centran en temas como el aparcamiento disuasorio, el transporte público y las bicicletas y la mejora de los intercambios de transporte público proporcionan muy buenos ejemplos sobre cómo mejorar las cadenas intermodales de transporte urbano.

⁴¹ DIRECTIVA 2014/94/EU DEL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DEL 22 de octubre de 2014 para la implementación de infraestructuras para combustibles alternativos

⁴² Véase también: <http://www.nodes-interchanges.eu> or <http://www.closer-project.eu/>

Gestión de la movilidad

La gestión de la movilidad tiene como objetivo promover el uso de medios de transporte sostenibles. La gestión de la movilidad consiste en medidas "blandas" como campañas de sensibilización, información, comunicación y marketing. A través de proyectos financiados por la UE como MAX⁴³ (campañas de concienciación sobre viajes exitosos y estrategias de gestión de la movilidad) y proyectos de demostración dentro de la iniciativa CIVITAS, la UE apoya activamente el desarrollo y la adopción de esta medida de coste relativamente bajo impulsado por ciudades y organizaciones.



Gestión del tráfico y de la demanda

La gestión del tráfico y la demanda se refiere a medidas para mejorar el flujo y la eficiencia del tráfico, como la gestión del estacionamiento, la reasignación del espacio urbano a favor de medios sostenibles (incluido el espacio compartido). La UE tiene una gran experiencia en todos estos aspectos cuando se trata de la planificación, las soluciones técnicas y la aplicación. Los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)⁴⁴ se están instalando cada vez más en las zonas urbanas⁴⁵. Los servicios de ITS abarcan desde el control de tráfico hasta la información sobre el transporte público / la emisión de billetes integrada a la gestión de la demanda de viajes. En el futuro, la movilidad conectada, cooperativa y automatizada desempeñará un gran papel en la mejora de la gestión del tráfico en las zonas urbanas. A este respecto cabe destacar los proyectos apoyados por la UE como CONDUITES (sistemas de transporte inteligentes) y NICHES+ (conceptos innovadores de movilidad urbana), así como varios proyectos de demostración CIVITAS y muchos ejemplos de las mejores prácticas y herramientas que pueden encontrarse en Eltis The urban mobility observatory.

Transporte de personas con movilidad reducida

Los planificadores, los responsables políticos y los proveedores de transporte deben garantizar la accesibilidad de los pasajeros con necesidades específicas, como las personas con discapacidad o con movilidad reducida o los ciudadanos de edad avanzada. Esto puede incluir medidas para garantizar la accesibilidad del transporte público o servicios específicos, tales como "dial-a-ride". A través de los proyectos financiados de la UE como ACCESS2ALL (planes de movilidad que garanticen la accesibilidad al transporte público para todos los usuarios), MEDIANE (metodología para describir la accesibilidad del transporte en Europa), los proyectos de demostración CIVITAS y las mejores prácticas y herramientas disponibles en Eltis The urban mobility observatory, se han desarrollado conocimientos y experiencia que pueden ser aplicados directamente por las ciudades de Europa y el extranjero. Las personas con discapacidad o movilidad reducida también tienen derecho a recibir ayuda para utilizar el transporte en virtud de la legislación de la UE sobre derechos de los pasajeros.

⁴³ http://www.epomm.eu/old_website/index.phtml?ID=2182&id=2183,%20Civitas,%202012

⁴⁴ Véase también: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en

⁴⁵ Véase también: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en



Logística de transporte de mercancías urbana

La logística urbana es esencial para el funcionamiento eficiente de las ciudades. Esto incluye métodos de transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías, gestión de inventario, residuos y devoluciones, así como servicios de entrega a domicilio. La Comisión Europea contribuye sustancialmente al desarrollo de conocimientos, experiencia y adopción de conceptos de logística urbana europea.

SMARTFUSION (Smart Urban Freight Solutions - Soluciones para mercancías urbanas inteligentes), TURBLOG-WW (Transferability of Urban Logistics Concepts and Practices from a World Wide Perspective - Transferibilidad de conceptos y prácticas de logística urbana desde una perspectiva mundial), BESTFACT (Best Practice Factory for Freight Transport - Mejores prácticas en la fábrica para el transporte de mercancías)⁴⁶, los proyectos de demostración CIVITAS y las mejores prácticas y herramientas que se pueden encontrar a través de Eltis The urban mobility observatory son algunos ejemplos de esto.



⁴⁶ Véase también <http://www.smartfusion.eu/>; <http://www.turblog.eu/>; <http://www.bestfact.net/>

Financiación y posibilidades de colaboración de la UE

Existen varios programas y esquemas de financiación que permiten a las partes no pertenecientes a la UE cooperar en proyectos financiados por la UE y adquirir financiación para proyectos e iniciativas de movilidad urbana. En esta sección se ofrece un breve resumen de algunas de estas iniciativas, incluidas las posibilidades de cooperación en temas relacionados con el transporte urbano. Para obtener información más detallada sobre la financiación de proyectos e iniciativas de movilidad urbana, puede visitar Eltis The urban mobility observatory (www.eltis.org) o enviar preguntas relacionadas con la financiación del servicio de asistencia de Eltis.

Las opciones de financiación y de cooperación para los interesados no pertenecientes a la UE son proporcionadas por programas gestionados por:

- La Comisión Europea: Dirección General de Cooperación Internacional y Desarrollo (DG DEVCO) y Dirección General para las negociaciones de vecindad y ampliación (DG NEAR)
- El Banco Europeo de Inversiones (BEI)
- El Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD)

Además, existen varios esquemas de financiación específicos en los que pueden ser elegibles actores externos a la UE, como el programa Horizon 2020.

Programa marco de la UE para la investigación y la innovación:

Horizon 2020⁴⁷

El programa Horizon 2020 es el programa de investigación e innovación más grande de la UE, con una financiación total de casi 80.000 millones de euros de 2014 a 2020. Forma parte de la Unión por la Innovación, la estrategia europea para crear un entorno favorable a la innovación que facilite la transformación de las innovaciones en productos y servicios. El programa Horizon 2020 tiene como objetivo apoyar el crecimiento económico a partir de la investigación y la innovación, haciendo hincapié en tres pilares: la excelencia científica, el liderazgo industrial y el abordaje de los desafíos sociales. El objetivo del programa "es garantizar que Europa produzca ciencia de primer nivel, elimine los obstáculos a la innovación y facilite que los sectores público y privado trabajen juntos para ofrecer innovación".

Las organizaciones (públicas, privadas, ONG, etc.) con sede en países no pertenecientes a la UE también pueden participar en el programa Horizon 2020, y esto sucede comúnmente cuando se unen a consorcios basados en la UE. Para las secciones del programa señaladas como especialmente adecuadas para la cooperación internacional, se alienta a los consorcios a que incluyan socios de terceros países. Sin embargo, los participantes de terceros países no siempre son automáticamente elegibles para financiación. Para las normas específicas sobre la participación de terceros países, consulte la Guía de Participación de los países no pertenecientes a la UE⁴⁸. Se invita a las Partes que buscan asociarse a que busquen contactos con los servicios de búsqueda de socios, como los Puntos de contacto nacionales o entidades como *CORDIS*⁴⁹. Para preguntas relacionadas con la movilidad urbana, también se puede contactar con el Servicio de asistencia⁵⁰ de Eltis.

⁴⁷ Véase también: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>

⁴⁸ Véase también: http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/grants_manual/hi/3cpart/h2020-hi-3cpart_en.pdf

⁴⁹ Véase también: <http://cordis.europa.eu/> (CORDIS: archivo público y portal de la Comisión Europea para difundir información sobre todos los proyectos de investigación financiados por la UE y sus resultados).

⁵⁰ Véase también: www.eltis.org



Cooperación externa

Dirección General de Cooperación Internacional y Desarrollo: EuropeAid⁵¹

El papel de DG Devco, conocido como EuropeAid, es diseñar las políticas de desarrollo de la UE y dar apoyo en todo el mundo. La responsabilidad de implantar los fondos recae en la sede de la DG en Bruselas o en las delegaciones y oficinas de representación de la UE⁵²: Representaciones de la UE en los países miembros. Las delegaciones de la UE y las oficinas de representación (alrededor de 140 en total) se pueden encontrar en todo el mundo y se agrupan en las siguientes regiones:

- África, el Caribe y el Pacífico (por ejemplo, Sudáfrica, Malawi y Tahití)
- Asia y Asia Central
- América latina
- La Región del Golfo
- Países europeos vecinos y no europeos de la UE

EuropeAid también cuenta con varios instrumentos y programas temáticos mundiales, como el instrumento de cooperación en materia de seguridad nuclear y el programa de migración y asilo. La reserva de fondos para programas de cooperación externa regional y nacional y para la ejecución de programas temáticos se basa en los Programas de Acción Anuales (PAA). Éstos especifican los objetivos, los campos de intervención, los resultados esperados, los procedimientos de gestión y el importe total de la financiación. Las subvenciones que se conceden anualmente se identifican a través de los Programas de Trabajo Anuales para Subvenciones (PTAS). Los temas elegibles para el apoyo a las subvenciones se pueden encontrar en la página web de EuropeAid "convocatorias de propuestas y anuncios de adquisiciones"⁵³.

Dirección General para las negociaciones de vecindad y ampliación (DG NEAR)⁵⁴

Aparte de sus fondos de desarrollo, la UE gestiona el Instrumento de Ayuda de Preadhesión (IPA) para apoyar las reformas en los "países de la ampliación" con asistencia financiera y técnica⁵⁵.

Para otros países vecinos, el Instrumento Europeo de Vecindad (ENI) para el período 2014-2020 es el principal instrumento financiero para la aplicación de la Política Europea de Vecindad (PEV). El ENI proporciona la mayor parte de la financiación de la UE a los países socios de la PEV en diferentes ámbitos, incluido el transporte.



⁵¹ Véase también: <http://ec.europa.eu/europeaid/>

⁵² Véase también https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/area/geo_en

⁵³ Véase también: <https://webgate.ec.europa.eu/europeaid/online-services/>

⁵⁴ Véase también: <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/>

⁵⁵ Véase también: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/instruments/overview_en

Banco Europeo de Inversiones (BEI)⁵⁶

El BEI apoya la acción de la UE fuera de la UE principalmente a través de préstamos. Aunque principalmente activos dentro de la UE, el 10% de los préstamos del banco se destinan a proyectos fuera de la Unión Europea. Los préstamos se gestionan mediante mandatos exteriores para actividades en diferentes regiones del mundo:

- **Países de ampliación:**

Los países candidatos y potencialmente candidatos a convertirse en miembros de la UE en los Balcanes Occidentales, así como en Turquía

- **Países de la Asociación Europea de Libre Comercio:**

Noruega, Islandia, Liechtenstein (también parte del Espacio Económico Europeo) y Suiza

- **Países vecinos:**

Países adyacentes a la UE en la cuenca del sur del Mediterráneo (incluidos los países del Magreb y del Oriente Medio) hasta las fronteras orientales de la UE

- **Asia Central:**

Los países incluyen Kazajistán, Tayikistán y Kirguistán

- **Países de desarrollo y cooperación:**

- África, el Caribe y el Pacífico (por ejemplo, Sudáfrica, Malawi y Tahití)

- Asia y América Latina (ALA): los préstamos están actualmente bajo el mandato ALA IV del BEI (para países como China y Brasil).

Para los países de Asia y América Latina, el BEI da prioridad al siguiente tipo de proyecto:

- Mitigación y adaptación al cambio climático (por ejemplo, energías renovables, eficiencia energética, transporte urbano y otros proyectos que reduzcan las emisiones de CO₂);
- El desarrollo de una infraestructura social y económica, incluyendo agua y saneamiento;
- Desarrollo del sector privado local, en particular apoyo a las PYME.

⁵⁶ Véase también: <http://www.eib.org/>



El Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD)⁵⁷

El BERD es una institución financiera internacional que invierte en proyectos, participa en diálogos sobre políticas y proporciona asesoramiento técnico que construye economías de mercado abiertas y democráticas. El banco invierte y coopera principalmente con empresas privadas / comerciales, proporcionando financiación de proyectos para el sector financiero y la economía real, incluyendo nuevos emprendimientos e inversiones.

La propiedad del BERD se distribuye en 65 países y en dos instituciones intergubernamentales: la Unión Europea y el Banco Europeo de Inversiones. Para promover sus objetivos, el BERD mantiene un diálogo político estrecho con los gobiernos, las autoridades y los representantes de la sociedad civil y coopera con organizaciones internacionales como la OCDE, el FMI, el Banco Mundial y los organismos de las Naciones Unidas.

Aparte de la financiación de la UE, existen otras posibilidades para que terceros países y ciudades adquieran financiación, a través de organizaciones como el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo. Cada uno de ellos cuenta con programas específicos de movilidad urbana o temas relacionados como el transporte, la sostenibilidad y el desarrollo urbano. Para obtener más información, visite los sitios web de estas organizaciones (que se encuentran en la siguiente sección: fuentes para más información).

⁵⁷ Véase también: <http://www.ebrd.com/>

Fuentes para más información

Direcciones Generales de la UE (DG)

DIRECCIÓN GENERAL	WEBSITE
DG MOVE (Movilidad y Transportes)	ec.europa.eu/transport/
DG CLIMA (Medidas climáticas)	ec.europa.eu/clima/
DG DEVCO - EuropeAid	ec.europa.eu/europeaid/
DG ENER (Energía)	ec.europa.eu/energy/
DG ENV (Medio Ambiente)	ec.europa.eu/environment/index_en.htm
DG NEAR (Dirección General para las negociaciones de vecindad y ampliación europeas)	ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/
DG REGIO (Políticas regionales y urbanas)	ec.europa.eu/regional_policy/en/
DG RTD - Financiación de la UE para la investigación y la innovación	ec.europa.eu/research/

Organizaciones / programas para la cooperación y la financiación

ORGANIZACIÓN / PROGRAMA	WEBSITE
CORDIS	cordis.europa.eu/
Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD)	ebrd.com/
Banco Europeo de Inversiones (BEI)	eib.org/
Horizon2020	ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

Redes de ciudades

ORGANIZACIÓN	WEBSITE
Semana Europea de la Movilidad	mobilityweek.eu/
Eurocities	eurocities.eu/
ICLEI	iclei.org/
Polis	polis-online.org/

Portales de movilidad urbana de la UE

ORGANIZACIÓN	TEMA	WEBSITE
CIVITAS	Proyectos de demostración de movilidad urbana, todos los temas	civitas.eu/
Eltis The urban mobility observatory	Movilidad urbana, todos los temas: Estudios de caso, hechos y figuras, Políticas y legislación de la UE, Temas y áreas, financiación de la UE, Herramientas y recursos, Eventos, Foros, servicio de asistencia, Planes de Movilidad Urbana europea (PMUS)	eltis.org/



Plataformas de la UE sobre herramientas de transporte urbano sostenible

ORGANIZACIÓN	TEMA	WEBSITE
ELA, la Asociación europea de logística	Logística	elalog.eu/
EPOMM, Plataforma europea de la gestión de la movilidad	Gestión de la movilidad	epomm.eu/
Federación europea de ciclistas	Ciclismo	ecf.com/
Asociación europea de aparcamiento (EPA)	Estacionamiento	europeanparking.eu/
Federación de asociaciones europeas de peatones	Caminar	pedestrians-europe.org/
UITP - Transporte Público Avanzado	Transporte público	uitp.org/
Normativa de acceso urbano en Europa	Normativa de acceso urbano	urbanaccessregulations.eu/

CÓMO ADQUIRIR LAS PUBLICACIONES DE LA UE

Publicaciones gratuitas:

- una copia:
a través de la librería de la UE (<http://bookshop.europa.eu>);
- más de una copia o pósteres/mapas:
de las representaciones de la Unión Europea (http://ec.europa.eu/represent_en.htm);
de las delegaciones en países que no forman parte de la UE
(http://eeas.europa.eu/delegations/index_en.htm);
contactando con el servicio de Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_en.htm) o
llamando al 00 800 6 7 8 9 10 11 (número de teléfono gratuito desde cualquier parte de la UE) (*).

(*). La información dada es gratuita, al igual que la mayoría de las llamadas (a través de algunos operadores, teléfonos u hoteles le podrían cobrar).

Publicaciones en venta:

- a través de la librería de la UE (<http://bookshop.europa.eu>).

Suscripciones en venta:

- a través de uno de los agentes de ventas de la Oficina de Publicaciones de la Unión Europea (http://publications.europa.eu/others/agents/index_en.htm).

