

# LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD LOCAL

*Líneas de Cooperación y Asistencia Local de la  
Administración General del Estado*



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

III Jornada técnica de movilidad. Barcelona 28-09-2006

# MARCO INSTITUCIONAL DE LA MOVILIDAD LOCAL

- El transporte urbano se desenvuelve en un marco institucional caracterizado por una delimitación compleja de competencias entre las distintas Administraciones
- El mayor grado de cooperación e integración institucional ha sido el establecimiento de autoridades de transporte público o consorcios en las principales áreas metropolitanas
- El marco de cooperación de la AGE con el transporte público urbano ha estado orientado al saneamiento financiero y a la ejecución de infraestructuras



# MARCO LEGISLATIVO DE LA MOVILIDAD LOCAL

- El marco legislativo básico está contenido en:
  - Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (7/1985, de 2 de abril): artículo 26.1.d)
  - Texto Refundido Ley Reguladora Hacienda Locales (Real Decreto-Legislativo 2/2004, de 5 de marzo): Disposición adicional quinta
  - Leyes de Presupuestos Generales del Estado de cada año
- Leyes Autonómicas de ordenación del transporte
  - Algunas CCAA han comenzado a desarrollar legislación o planes específicos en materia de movilidad



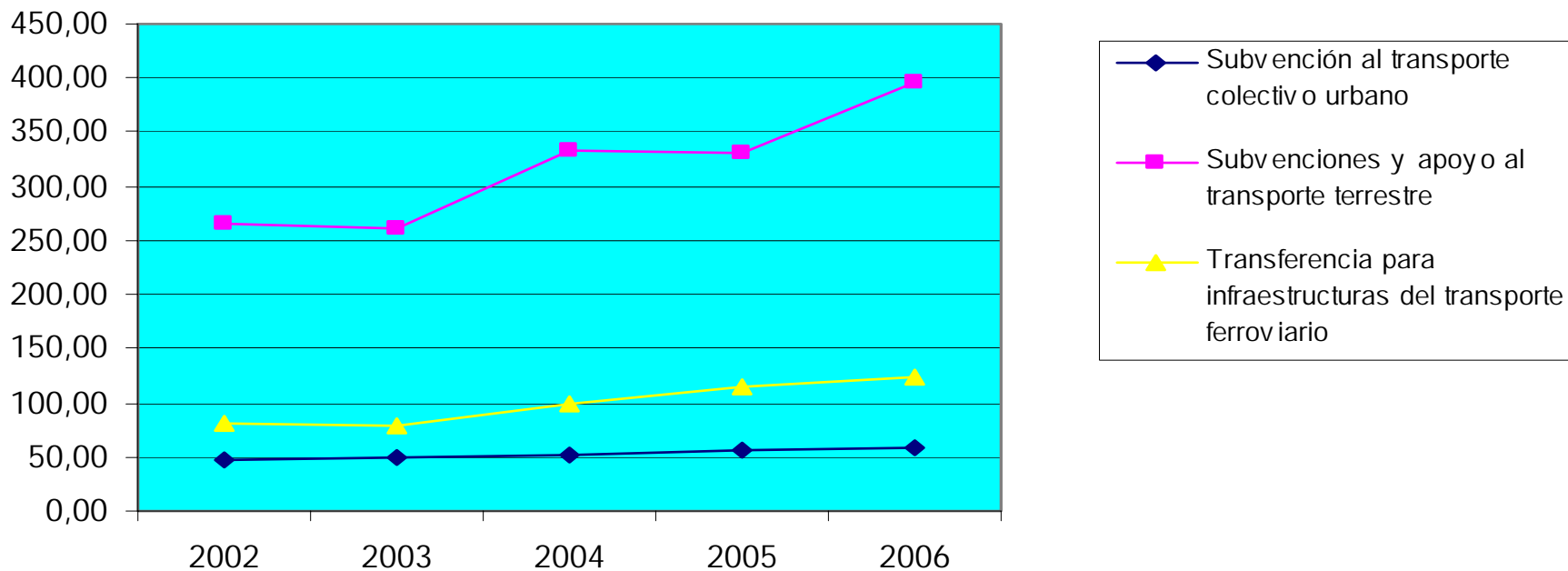
# CRÉDITOS PRESUPUESTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

1. Subvenciones al transporte colectivo urbano y transferencias para infraestructuras ferroviarias. M<sup>o</sup> de Economía y Hacienda (M€)

	2002	2003	2004	2005	2006
<i>Subvención al transporte colectivo urbano (Programa 942N)</i>	46,69	49,26	52,12	55,40	59,00
<i>Subvenciones y apoyo al transporte terrestre. (Programa 441M)</i>	265,87	261,79	333,31	331,31	395,57
<i>Transferencias para infraestructuras del transporte ferroviario. (Programa 453A)</i>	81,65	78,69	99,98	115,12	123,69
<b>TOTAL</b>	<b>394,21</b>	<b>389,74</b>	<b>485,41</b>	<b>501,83</b>	<b>578,27</b>
	<i>Incremento 2002-2006: 46,69%</i>				

# CRÉDITOS PRESUPUESTARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

## SUBVENCIONES Y TRANSFERENCIAS (M€)



# APORTACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

## 2. Actuaciones e inversiones. Mº de Fomento

### Transporte por Carretera

- *Accesos terrestres a puertos y aeropuertos*
- *Actuaciones en carreteras en medio urbano, circunvalaciones, accesos, plataformas reservadas, etc.*

### Transporte por Ferrocarril

- *Accesos terrestres a puertos y aeropuertos*
- *Cercanías ferroviarias, incluso material móvil*
- *Integración urbana del ferrocarril*



# BENEFICIARIOS DE LAS SUBVENCIONES E INVERSIONES

## 1. Municipios beneficiarios de las subvenciones al transporte colectivo urbano:

- Municipios con población superior a 50.000 habitantes, capitales de provincia y municipios de más de 20.000 habitantes en determinados casos
- El número de municipios que han recibido ayuda ha pasado de 25 en 1985 a 86 en 2004
- La población beneficiada ha pasado de 6,7 millones en 1985 a 12,7 millones en el año 2004



# BENEFICIARIOS DE LAS SUBVENCIONES E INVERSIONES

## 2. Autoridades del Transporte, Consorcios y Comunidad Autónoma de Canarias beneficiarias de subvenciones y apoyo al transporte terrestre

<b>Programa: 441M Subvenciones y apoyo al transporte terrestre</b>	<b>2005 (M€)</b>
<b>Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona</b>	117,95
<b>Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia</b>	37,76
<b>Comunidad Autónoma de Canarias para apoyo y fomento del transporte colectivo en las distintas Islas</b>	18,40
<b>Consorcio Regional de Transportes de Madrid para la financiación del transporte regular de viajeros en el año 2006, según Contrato-Programa suscrito con el Estado</b>	157,20
<b>TOTAL</b>	<b>331,31</b>



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL



# BENEFICIARIOS DE LAS SUBVENCIONES E INVERSIONES

## 3. Comunidades Autónomas beneficiarias de transferencias de capital para infraestructura del transporte ferroviario

<b>Programa: 453A Transferencias para infraestructuras del transporte ferroviario</b>	<b>2005 (M€)</b>
<b>Generalidad de Cataluña</b> para la financiación de infraestructuras del transporte metropolitano de Barcelona, según Convenio suscrito con el Estado	45,00
<b>Comunidad Autónoma de Andalucía</b> para la financiación de infraestructuras del transporte metropolitano de Sevilla, según Convenio suscrito con el Estado.	20,80
<b>Comunidad Autónoma de Andalucía</b> para la financiación de infraestructuras del transporte metropolitano de Málaga, según Convenio suscrito con el Estado	5,59
<b>Generalidad Valenciana</b> para la financiación de infraestructuras del Ferrocarril Metropolitano de Valencia, según Convenio suscrito con el Estado	18,23
<b>Comunidad Autónoma de Madrid</b> para la financiación de infraestructuras del transporte metropolitano, según Convenio suscrito con el Estado	25,49
<b>TOTAL</b>	<b>115,11</b>



# SUBVENCIONES AL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

- Subvenciones finalistas para el sostenimiento del servicio de transporte colectivo urbano prestado por Corporaciones Locales con población superior a 50.000 habitantes o 20.000 habitantes en determinados casos
- Criterios para la distribución del crédito
  - 5% en función de la longitud de la red municipal en ida (Kms)
  - 5% en función de la relación viajeros/habitantes de derecho
  - 90% en función del déficit medio por título de transporte



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

# CONTRATOS-PROGRAMA

- Los Contratos-Programa se conciben como un instrumento de apoyo al transporte público que pretende mejorar las condiciones de movilidad territorial en un determinado ámbito geográfico
- Objetivos de los Contratos-Programas
  - La potenciación del transporte público como medio de atender las necesidades de movilidad y solucionar la congestión del tráfico
  - La definición de un marco estable de financiación para las sociedades que operan el servicio de transporte, compatible con los escenarios presupuestarios de las distintas Administraciones implicadas
  - El saneamiento financiero y la obtención de un adecuado nivel de cobertura por parte de la empresa, como fórmula que garantice la mayor eficacia en la prestación del servicio público de transporte de viajeros
  - La planificación y dirección integrada de las redes de transporte público colectivo servidas por las empresas, tanto las que discurren por carretera o vías urbanas como las que tienen infraestructuras propias
  - La mejora de la calidad de los servicios, llevando a cabo los programas de inversiones necesarios



# CONTRATOS-PROGRAMA

- Criterios seguidos por la Administración General del Estado para efectuar sus aportaciones
  - Subvención por viajero o viajero-km
  - Coeficiente de cobertura mínimo de ingresos sobre gastos totales
  - Limitación del endeudamiento de las empresas
  - Financiar la tercera parte de las inversiones de ampliación
  - Financiación del 45% de las pérdidas operativas, de las inversiones de mantenimiento y de los gastos financieros
  - Financiación de un porcentaje (20%-30%) de las necesidades del periodo no cubiertas con las aportaciones de los usuarios



# CONVENIOS INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

- Los convenios de financiación de infraestructuras ferroviarias establecen los acuerdos que regulan las relaciones recíprocas entre la Administración General del Estado y las Administraciones Autonómicas para financiar las inversiones de infraestructura ferroviaria en un ámbito geográfico determinado
- Criterios
  - Financiación de la tercera parte del coste de determinadas actuaciones a acometer por la Comunidad Autónoma respectiva con cargo a sus recursos presupuestarios
  - Cofinanciación de la tercera parte de todo un conjunto de inversiones que cumpla dos requisitos mínimos:
    - a) La inversión final no debe superar un límite máximo
    - b) Los dos tercios restantes de la inversión deben ser financiados por las Administraciones Autonómicas con cargo a sus presupuestos



# TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

Una línea básica de actuación del PEIT es promover un transporte urbano sostenible, entendido como aquel que:

- Da respuesta a las necesidades de movimiento y acceso de las personas, apoyando la competitividad y el desarrollo
- Fomenta la equidad social y territorial, la igualdad de oportunidades y la integración de los grupos de población desfavorecidos
- Es compatible con la salud de los ciudadanos y ecológicamente eficiente en el uso de los recursos y la reducción de sus impactos



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

# DIRECTRICES DEL PEIT EN TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO

- Reforzar el papel de nuestras ciudades como focos de desarrollo económico y de competitividad
- Garantizar las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos
- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

# LINEAS DE ACTUACIÓN PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO

- Coordinación de la planificación del transporte con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico
- Reducción de las necesidades de movilidad y gestión de la demanda
- Promover una utilización racional del vehículo privado
- Fomento y mejora del sistema de transporte público
- Aplicación de las nuevas tecnologías a la eficiencia y calidad del transporte
- Fomento de los modos de transporte no motorizados
- Ordenación y gestión del transporte urbano de mercancías
- Visión integrada, concertación y participación pública



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL



# COORDINACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA Y DEL TRANSPORTE

- La demanda de movilidad se encuentra ligada a la distribución de actividades en la ciudad
- Las fuertes inversiones en infraestructuras de transporte han estimulado los procesos de cambios de uso
- Incorporar progresivamente los objetivos de movilidad sostenible en la planificación territorial y urbana: Estudios de movilidad en los PGOU de ciudades >50.000 hab
- Promover propuestas de ordenación urbana que disminuyan las necesidades de desplazamiento y favorezcan el uso de los modos más sostenibles



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

# REDUCCIÓN DE LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD Y GESTIÓN DE LA DEMANDA

- Las políticas de transporte han estado volcadas en medidas sobre la oferta
- Es preciso impulsar medidas de gestión de la demanda que, respetando la libertad de elección de los usuarios, permitan:
  - Reducir las necesidades globales de movilidad
  - Orientar a los usuarios hacia los modos más sostenibles



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL

# PROMOVER UN USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO

- El **vehículo privado es poco eficiente en la ciudad**: la satisfacción de las necesidades de movilidad urbana no pueden apoyarse en un uso masivo del mismo.
- La potenciación del transporte público debe complementarse con:
  - Utilización de instrumentos económicos: fiscalidad específica, tarificación del aparcamiento y por el uso de las infraestructuras
  - Promover una mayor ocupación de los vehículos privados: programas de vehículos compartidos y carriles para vehículos de alta ocupación
  - Fomento de la intermodalidad, para combinar el uso del vehículo privado con el transporte público y los modos no motorizados



# FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El **transporte público debe ser una alternativa atractiva** para atender las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Para ello es preciso:

- El estudio sistemático de alternativas basadas en el transporte público, contemplando la reserva de espacio para su operación, en las actuaciones en medio urbano
- El desarrollo de un **sistema de financiación estable y orientado hacia los objetivos de movilidad sostenible**
- Promover la creación de autoridades de transporte únicas en las áreas metropolitanas que todavía carecen de ellas
- Potenciar los procedimientos integrados de información, billetaje y tarifas, aprovechando las ventajas de las nuevas tecnologías
- Mejorar la **coordinación de la oferta intermodal**, con especial atención a los puntos de intercambio



# APLICACIÓN DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

- Las nuevas tecnologías ofrecen diversas posibilidades para favorecer la movilidad urbana sostenible
- Para aprovecharlas, es preciso impulsar:
  - Programas de investigación y desarrollo
  - Sistemas de incentivos para la rápida generalización de tecnologías limpias y seguras en vehículos y carburantes
  - Actitud proactiva de las Administraciones Públicas en la incorporación precoz de las nuevas tecnologías



# FOMENTO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS

La movilidad no motorizada ofrece ventajas ambientales y para la salud, y retiene una cuota importante en las ciudades españolas que es preciso preservar, neutralizando las tendencias de los últimos años, con medidas tales como:

- Estrategias específicas para ciertos colectivos, en particular planes de movilidad para centros educativos y universitarios.
- Infraestructuras para bicicletas y mejoras de itinerarios peatonales, que aumenten su atractivo y seguridad.



# ORDENACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE MERCANCÍAS

Las políticas de transporte urbano han prestado una atención insuficiente a los problemas que genera el transporte de mercancías en ámbitos urbanos y metropolitanos, que es preciso corregir a través de:

- La incorporación sistemática de las mercancías a la planificación del transporte urbano
- La aplicación de mejoras tecnológicas: optimización de itinerarios, vehículos especialmente diseñados para la distribución urbana, etc.
- La compatibilidad con otros usos del viario y del espacio público (horarios, tipos de vehículos, etc.)



# VISIÓN INTEGRADA, CONCERTACIÓN Y PARTICIPACIÓN

El éxito de las políticas de movilidad sostenible depende en buena medida de la **implicación de las distintas Administraciones y de los ciudadanos**.

Para ello, se debe:

- Integrar la política de transporte urbano dentro de los grandes desafíos a los que se enfrentan las ciudades y el conjunto de la sociedad
- Fomentar comportamientos socialmente responsables en torno al transporte y a los valores ligados a la movilidad
- Establecer un mejor conocimiento técnico de las diferentes medidas y favorecer su difusión.
- Impulsar procesos de cooperación entre administraciones
- Fomentar los procesos de participación pública a través, por ejemplo, de pactos de movilidad



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL