

COMPENDIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TURISMO EN ESPAÑA



Índice:

- 1. Presentación del proyecto SEEMORE**
- 2. Situación en materia de movilidad sostenible y turismo en España**
- 3. Acciones del SEEMORE en Mallorca**

Aviso legal:

El único responsable del contenido de este documento corresponde a sus autores. No representa la opinión de las Comunidades Europeas. La Comisión Europea no es responsable de ningún uso que pueda hacerse de la información aquí difundida. Seemore es un proyecto co-financiado por el programa Intelligent Energy Europe de la Comisión Europea y se extiende desde abril 2012 hasta abril de 2015.

1. Presentación del proyecto SEEMORE

El proyecto SEEMORE tiene como objetivo la promoción de la movilidad sostenible en destinos turísticos. Estudios demuestran que los viajes de ocio representan un 50% del kilometraje realizado en los países industrializados y se espera que crezcan en los próximos años. El impacto del crecimiento del número de viajes por motivos de ocio se nota de forma especial en las regiones turísticas que tienen que soportar una elevada estacionalidad en la demanda de transporte así como congestión viaria a causa del elevado uso del vehículo privado. Una organización ineficiente de la movilidad puede provocar una disminución de la atraktividad de un destino. Así mismo, los destinos tienen que desarrollar nuevos productos para los nuevos tipos de cliente como los viajeros en compañías de bajo precio, turistas senior que no quieren conducir y turistas que buscan vacaciones sostenibles.

Para que los destinos turísticos se mantengan competitivos y atractivos en un mercado global, la cooperación local entre los actores de los sectores turístico y de movilidad es esencial. En el marco del proyecto SEEMORE, 8 regiones costeras europeas están construyendo los marcos de cooperación, a través de las siguientes acciones.

- Provisión de información mejorada para visitantes sobre las opciones de movilidad sostenible como transporte público, ciclismo, desplazarse a pié o la movilidad eléctrica;
- Desarrollo de paquetes turísticos que combinen ocio con las líneas de transporte público;
- Creación de nuevas opciones de movilidad sostenible o mejora de las existentes, incluyendo bicicletas públicas y nuevas líneas de transporte público.

Actividades del proyecto

La implementación y evaluación de las acciones de las acciones de movilidad sostenible en 8 regiones costeras es el núcleo del proyecto SEEMORE. Para mejorar la calidad de las acciones regionales del SEEMORE, los socios desarrollan un compendio de buenas prácticas y recomendaciones a partir de estudios ya existentes. A través del proyecto, se organizan múltiples eventos público para intercambiar experiencias con otras regiones turísticas. Aquellos interesados en conocer los resultados del proyecto pueden consultar nuestro sitio web: www.seemore-project.eu.

Socios

Consultor de Transportes, CINESI **España**

Consorcio de Transportes de Mallorca **España**

Trivector Traffic AB **Suecia**

Asociación de Autoridades Locales Fyrbodal **Suecia**

FGM-AMOR Austrian Mobility Research **Austria**

Common Europe Pomeranian Association **Polonia**
Ayuntamiento de Choczewo **Polonia**
Club Sustainable Development of Civil Society **Bulgaria**
Provincia de Forlì-Cesena **Italia**
Central European Initiative **Italiay**
Limassol Tourism Development and Promotion Co Ltd **Chipre**
Stratagem Energy Ltd **Chipre**
Horários do Funchal Transporte Público **Portugal**
Local Councils' Association **Malta**

2. Situación en materia de de movilidad sostenible y turismo

Información general de la movilidad en España

Motorización: 470,3 turismos/1,000 habitantes (Año: 2009; Fuente: INE)

	Transporte público	Ferrocarril	Carretera (turismo, furgoneta, camion)	A pie	Bicicleta	Otro
Transporte de viajeros ¹	7,7%	1,1%	43,2%	45,9% ²	N/A(2)	2,1% ³
Transporte de mercancías ⁴	0%	1%	81,6%	0%	0%	17,4%

1. Infraestructura para la gobernanza del transporte y la movilidad en España

1.1 Nacional

Diseño de las políticas estratégicas

El diseño de políticas estratégicas es una responsabilidad del Gobierno español, a través de su Ministerio de Fomento, que ostenta la competencia exclusiva sobre las carreteras y vías férreas que pasan las fronteras de las Comunidades Autónomas; las comunicaciones y el tráfico motorizado en general; así como en los puertos y aeropuertos de interés nacional, y el control del tráfico aéreo. Las iniciativas legislativas deben ser aprobadas por las Asambleas Nacionales.

Hay otros departamentos en la estructura del Gobierno de la Nación, cuya actividad afecta el transporte y la movilidad (Economía, Medio Ambiente, Salud, Educación, ...).

Ejecución de las políticas estratégicas

Las orientaciones políticas definidas por el Ministerio de Fomento son ejecutadas por el propio Ministerio a través de planes de acción, programas y medidas específicas. En línea con la división administrativa descrita anteriormente, las políticas de transporte son frecuentemente llevadas a cabo a través de las delegaciones provinciales del Ministerio y/o acuerdos de cooperación con las Comunidades Autónomas y/o Provincias.

¹ Año: 2006; Fuente: MOVILIA 2006 (Encuesta Nacional de Movilidad).

² Los viajes a pie (de más de cinco minutos) y en bicicleta se cuentan de forma conjunta.

³ Taxi, barco, servicios especiales.

⁴ Año 2009; Fuente: Eurostat. Transporte por oleoducto no contabilizado.

Financiación

Las políticas nacionales de transporte se financian a través del presupuesto nacional total. Hay varios impuestos nacionales que afectan al sector del transporte, pero sus ingresos no se utilizan directamente para financiar el transporte y la movilidad.

1.2 Regional

Diseño de las políticas estratégicas

Enmarcadas en la legislación nacional, las Comunidades Autónomas actúan como gobiernos independientes dentro de sus competencias, que en relación con el transporte y la movilidad compete tanto para la infraestructura y los servicios de carácter supramunicipal, siempre dentro de la región (de lo contrario esto sería competencia del Estado). El departamento del Gobierno Regional responsable de la formulación de políticas de transporte varía dependiendo de la región (Departamento de Transporte, Departamento de Infraestructura, Departamento de Obras Públicas, etc.)

Ejecución de las políticas estratégicas

Es similar al nivel nacional, pero dentro de las competencias regionales.

Hay que destacar que en los últimos años los gobiernos regionales se han convertido en un órgano importante en la planificación del transporte dentro de las principales áreas metropolitanas a través de la creación de Autoridades de Transporte.

Financiación

Las políticas de transporte regionales se financian a través del presupuesto regional (excepto en aquellos casos en que se haya firmado un acuerdo de cooperación con el Gobierno de la Nación). No existen impuestos específicos para la financiación directa del transporte.

1.3 Local

Diseño de las políticas estratégicas

El transporte y la política de movilidad a nivel municipal son desarrollados por el departamento de Administración Local correspondiente, en el marco de sus competencias, que de acuerdo a las "Ley Reguladora de Bases del Régimen Local", se refiere a la prestación de servicios de transporte público en las zonas urbanas, estando obligados a hacerlo en municipios de más de 50.000 habitantes (por cuenta propia o en asociación con otros municipios vecinos). Los municipios también son responsables de la ordenación de la vía pública y de la gestión del tráfico en su red de carreteras.

Ejecución de las políticas estratégicas

El reparto de competencias en España reserva un alto grado de autonomía de los gobiernos locales en la definición del modelo de transporte y movilidad en las zonas

urbanas, donde la gestión de la movilidad se desarrolla en su mayoría. Por lo tanto, la cooperación entre los diferentes niveles de la administración en la planificación a largo plazo del sistema de transporte es voluntaria. Sin embargo, desde 1975, el establecimiento de PTA (consorcios de transporte público) en las principales áreas metropolitanas de España ha ayudado a superar esta falta de cooperación. Hoy en día, hay 22 áreas metropolitanas con un PTA en funcionamiento (otros se están desarrollando actualmente), integrando competencias locales y regionales, y favoreciendo la comunicación con el Gobierno Nacional; con el fin de desarrollar un marco de cooperación para la integración tarifaria y la gestión y coordinación de los servicios de transporte público. Este marco ha favorecido la ejecución de acciones concertadas en estas áreas metropolitanas.

Financiación

Además del presupuesto del gobierno local, la cooperación financiera a nivel local se logra por medio de un contrato firmado entre el Gobierno Nacional y los municipios para la financiación de los servicios de transporte público y la infraestructura en las grandes áreas metropolitanas, y subsidiar el transporte público en el resto de zonas urbanas.

No existen impuestos específicos para el transporte urbano o gestión de la movilidad.

2. Visión general de gestión de la movilidad en España

2.1. ¿Se ajusta la definición de Gestión de la Movilidad (GM) del EPOMM a la de España? Si no, ¿cuáles son las diferencias principales?

No hay una definición común, compartida y acordada para la definición GM en España. Sin embargo, lo que entendemos por GM está altamente correlacionado con la definición establecida y respaldada por EPOMM. En España, el término "gestión de la demanda" se utiliza también para expresar ideas similares.

En cuanto a la forma en que GM ha sido aplicada en España, en comparación con la definición proporcionada por EPOMM, el énfasis se ha colocado en su mayoría en el cambio de comportamiento de los viajes mediante la organización de los servicios y la coordinación de actividades en lugar de por la información y la comunicación. Esto no significa que la información y la comunicación hayan quedado fuera de la agenda de GM, pero hay pocas experiencias en las campañas de marketing y sensibilización hayan sido el vector principal para el cambio de comportamiento, y por ello se consideran sobre todo como un paso final en el desarrollo de las estrategias de movilidad sostenible.

2.2 ¿Cuáles son las estrategias principales para promover e implementar la GM en los diferentes niveles de la administración en España?

Las principales estrategias de GM en España son:

2.2.1 Estatal

Políticas

Desde una perspectiva política, la principal iniciativa tomada a nivel nacional es la adopción de una Estrategia Nacional para la Movilidad Sostenible (publicada conjuntamente por el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Medio Ambiente en abril de 2009). Esta estrategia establece una serie de directrices para promover un "cambio de rumbo" hacia una nueva cultura de la movilidad en la que la sostenibilidad se sitúa en el núcleo del sistema (en línea con el Libro Verde sobre la movilidad urbana de la UE). Dentro de cada uno de los cinco campos de acción prioritarios, se proponen medidas específicas. La gestión de la demanda se incluye como directriz principal para la consecución de una movilidad sostenible.

La estrategia de movilidad sostenible es la culminación de una serie de estrategias temáticas que, desde diferentes ángulos, señalaron la necesidad de un cambio en los patrones de movilidad y los hábitos de transporte en España:

- Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano (enero de 2008)
- Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (noviembre de 2007)
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia (febrero de 2007)
- Estrategia Española de Calidad del Aire (febrero de 2007)
- Estrategia de Eficiencia Energética para España 2004-2012 (noviembre de 2003)

Programas de acción

Aparte de la voluntad individual de los municipios pioneros, probablemente, el principal motor de la promoción de la GM en España en los últimos años han sido los planes de acción desarrollados por IDAE (Agencia de la Energía del Ministerio de Industria) en el marco Estrategia de eficiencia energética española (E4). Tras el éxito de los dos primeros planes, un nuevo Plan de Acción 2011-2020 seguirá promoviendo la aplicación de medidas de eficiencia energética en el sector del transporte a nivel local mediante el apoyo financiero a los gobiernos locales. Los fondos se gestionan a nivel regional por medio de convenios de colaboración entre el IDAE y la Agencia Regional de la Energía correspondiente (o equivalente). Dentro del sector del transporte, el objetivo principal es promover un cambio modal hacia modos y vehículos de energía eficiente. En cuanto a la de GM, las principales medidas incluidas en el Plan de Acción son:

- Los planes y medidas de movilidad urbana. El apoyo financiero para el desarrollo de PMU, sistemas de distribución de la bicicleta pública, estudios de viabilidad de las medidas de movilidad y proyectos piloto.
- Planes de transporte para las empresas. El apoyo financiero para el desarrollo de planes de transporte en empresas o centros de actividad (polígonos industriales, de salud y centros educativos, centros comerciales, etc.), así como proyectos piloto en este sentido.
- Incrementar la participación del transporte colectivo. Apoyo financiero a los estudios sobre soluciones intermodales y diseño básico de infraestructura intermodal, carriles exclusivos, diseño e implementación de las herramientas en línea con información de transporte público (carretera y ferrocarril).

Medidas legislativas (impuestos incluidos)

Una de las iniciativas más recientes en relación con la GM a nivel nacional se refiere al marco legislativo. En marzo de 2011 se promulgó la Ley de Economía Sostenible, que incluye un capítulo sobre "Movilidad Sostenible y Transporte" en el que se describen los principios que pueden orientar cualquier estrategia de movilidad sostenible, incluida la definición de Planes de Movilidad Sostenible.

Entre otras disposiciones, la Ley de Economía Sostenible establece que, a partir de enero de 2012, las Comunidades Autónomas y Municipios sólo podrán optar a la ayuda financiera del Gobierno Nacional en materia de transporte y movilidad, si representan un Plan de Movilidad Sostenible, desarrollado de manera coherente con el desarrollo sostenible de principios de movilidad en la Ley, así como con la Estrategia Española de movilidad Sostenible.

Los planes de movilidad para las empresas y/o áreas industriales también se fomentan dentro de la Ley de Economía Sostenible. Otra iniciativa legislativa con repercusiones significativas en el transporte y la movilidad es la Ley 34/2007 de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que prevé medidas específicas relacionadas con las actividades de transporte en las zonas donde no se cumplen los objetivos de calidad del aire.

Promoción y sensibilización

En cuanto a la promoción y la sensibilización en el plano nacional, la mayoría de los esfuerzos se enmarcan bajo la Semana Europea de la Movilidad, gestionado en España por el Ministerio de Medio Ambiente. Además de las campañas promocionales y talleres, dentro de la SEM del Ministerio de Medio Ambiente premia una ciudad española cada año, en función de su rendimiento y progreso a favor de la movilidad sostenible.

Las actividades de promoción y sensibilización a nivel nacional también incluyen la prestación de asesoramiento técnico en temas de movilidad sostenible, incluyendo GM.

Un ejemplo reciente de esto sería la publicación por el Ministerio de Fomento de la Guía sobre el Camino a la Escuela, acompañado de un video promocional ("Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil").

2.2.2 Regional

La situación respecto de la GM a nivel regional en España no es homogénea. Mientras que algunas regiones son muy activas en la promoción de GM en su territorio, algunas apenas han abordado el tema. Lo que sigue son los aspectos más destacados de las principales iniciativas adoptadas por las Comunidades Autónomas en España durante los últimos años:

Políticas

Varias regiones han elaborado estrategias de largo plazo, en las que la GM juega un papel importante como herramienta para alcanzar los objetivos de movilidad sostenible. Uno de los ejemplos más recientes de esta sería el Plan Maestro de Movilidad Sostenible para el País Vasco, actualmente en desarrollo, con los siguientes objetivos estratégicos (entre otros): "Lograr un sistema de movilidad menos dependiente del coche, reduciendo los niveles de consumo de combustibles". Para ello, se prevé la siguiente guía estratégica (entre otras): "Promover el uso de medios de transporte sostenibles, en paralelo a la aplicación de medidas restrictivas de tráfico de coches".

Programas de acción

Varias regiones ya han desarrollado o están redactando programas de acción para promover los modos de transporte no motorizados. Estos programas de acción combinan medidas de infraestructura con iniciativas orientadas a la demanda. Ejemplos de esto serían Galicia y Cantabria, que en la actualidad están desarrollando planes directores de bicicletas.

Medidas legislativas (incluyendo impuestos)

La Ley de Movilidad de Cataluña se mantiene como la iniciativa más notable en términos de movilidad sostenible en el plano regional. La Ley de Movilidad define tres niveles diferentes de planificación con sus propios instrumentos de planificación correspondientes, centrados principalmente en la gestión de la movilidad y el transporte sostenible: Pautas de movilidad nacionales (regionales), planes directores de movilidad y planes de movilidad urbana. Este último se considera una herramienta esencial para lograr la movilidad sostenible y es obligatorio para todos aquellos municipios cuyas competencias incluyen la prestación de servicios de transporte público. Por otra parte, la Ley establece que ningún desarrollo urbano mayor de 25 millones de euros se puede implementar hasta que un Plan de Movilidad Urbana esté aprobado en esos municipios, a menos que vayan acompañados de un estudio de demanda inducida.

Promoción y sensibilización

A nivel regional, las agencias de energía juegan un papel importante en la promoción de la movilidad sostenible. Sus acciones van desde sesiones de entrenamiento a las campañas de difusión, incluidos los enfoques más innovadores, como en Navarra, donde la agencia ambiental CRANA crea conciencia acerca de los valores de responsabilidad ambiental y promueve cambios de comportamiento a través de un juego humorístico e interactivo llamado "Pies Para Qué os quiero"

2.2.3 Local

No es fácil llevar a cabo una evaluación general del estado del arte en lo que se refiere de GM a nivel local en España. Programas de política, legislación y acción, así como las actividades de promoción y sensibilización surgen principalmente de las iniciativas individuales de los Gobiernos Locales, que no son declarados a los niveles más altos de la administración estatal.

Sin embargo, hay varias iniciativas a nivel local que pueden ayudar en la elaboración de la imagen global de la situación de la GM en los Gobiernos Locales españoles.

Políticas

Desde una perspectiva estratégica, la actividad principal a destacar a nivel local sería la creciente adopción de PMUS en los municipios españoles, la mayoría de ellos con el apoyo financiero del IDAE. Según el IDAE, 267 municipios desarrollaron un PMUS entre 2006 y 2008 en el marco de la E4.

Aunque no es realmente un documento de acción política, también hay que destacar a este respecto que los la Federación de Municipios Españoles (incluyendo el 89% de todos los municipios de España) ha publicado recientemente un informe que proporciona orientación a los gobiernos locales para la adopción de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible a nivel local, con énfasis en el desarrollo de PMUS ("La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos locales").

Programas de acción

Como ya se ha indicado anteriormente, la mayor parte de los PMUS desarrollados en España en los últimos años se han financiado en parte por los Planes de Acción E4 del IDAE. Como parte de su estrategia, el IDAE también ha publicado una guía sobre el desarrollo de PMUS que debe ser usada como referencia por los municipios en el desarrollo de sus planes. La guía del IDAE incluye una referencia a medidas de gestión de la demanda como un componente esencial del PMUS y recomienda la inclusión de un programa de acción específico sobre GM para los centros de actividad.

Medidas legislativas (incluyendo impuestos)

En cuanto a las medidas legislativas, podemos destacar los pasos hacia un nuevo paradigma en la circulación del tráfico que varios municipios españoles están tomando

cambiando sus normas de tráfico con el fin de introducir el concepto de Zona 30. En municipios como Pontevedra y Oviedo la Zona 30 incluye todas las calles en el centro histórico de la ciudad.

Asimismo, el renacimiento de la bicicleta en varias ciudades españolas está siendo acompañada por una serie de municipios con la introducción de cambios en sus ordenanzas de movilidad con el fin de adaptarlas a las necesidades de los modos no motorizados, especialmente el ciclismo; así como para hacer este modo más visible para los conductores de automóviles y evitar posibles conflictos. Asimismo, la interacción entre los peatones y los ciclistas se ha abordado en algunos casos (un ejemplo de esto sería el Reglamento de peatones y ciclistas de Zaragoza).

Promoción y sensibilización

España es uno de los países europeos con el mayor índice de participación municipal en la SEM. En 2010 un total de 567 municipios participaron (casi el 7% de todos los municipios españoles), y se llevaron a cabo 3.245 medidas.

2.3 ¿Existen políticas o medidas legislativas que contrarresten la promoción de la GM?

En España las normas de desarrollo urbano utilizados en Urbanismo no siempre son coherentes con la movilidad sostenible y la GM. Por ejemplo, las normas de estacionamiento se expresan en términos de plazas mínimas por m² de la zona residencial/comercial. En muchos casos, esto ha dado lugar a una provisión de aparcamiento excesivo, lo cual contrarresta el fomento de modos de transporte sostenibles. También las estándares de baja densidad utilizados en algunas zonas residenciales, en su mayoría en las zonas suburbanas, contrarresta la promoción de la GM.

2.4 ¿Qué otros retos o problemas se pueden identificar en relación con la GM en España?

El principal desafío en relación con la GM en España se refiere a la integración de su aplicación como una parte esencial de la política de transporte y la movilidad. Para lograr esto, hay una necesidad de crear una infraestructura de conocimiento y apoyo con el fin de difundir el concepto, demostrar sus beneficios, e intercambiar experiencias. En un nivel más concreto, una cuestión importante que debe abordarse en España durante los próximos años es la viabilidad de un número significativo de los regímenes de contratación de bicicleta pública que se implementaron en el marco de la Estrategia de Eficiencia Energética en los últimos años. La disponibilidad de fondos de los Planes de Acción del IDAE fomenta su adopción en muchos municipios, pero tanto el desempeño económico y ambiental de un número significativo de ellos puede contrarrestar su viabilidad, sobre todo en aquellos casos en que la aplicación del sistema no fue acompañada de una estrategia global ciclista, incluyendo los requisitos de infraestructura

(cuando sea necesario). El desmantelamiento de este tipo de iniciativas podría tener también una percepción pública negativa que puede afectar el potencial de aplicación de otras medidas de GM en el futuro.

3. Implementación de la Gestión de la Movilidad

3.1 ¿Están las medidas de GM integradas en las grandes obras públicas?

No, no hay mecanismos obligatorios de introducción de la GM de la inversión en infraestructuras de transporte.

3.2 How far is MM an objective or an outcome of the land use planning system?

3.2 ¿Hasta qué punto es la GM un objetivo o un resultado del sistema de planificación territorial?

Aunque el transporte sostenible (y gestión de la movilidad) no están inicialmente incluidos en el ámbito del proceso de ordenación territorial, estando este centrado en la clasificación del uso del suelo (PT han implicado tradicionalmente la planificación de infraestructuras, pero no desde el punto de vista funcional, sino como una necesidad de reservar suelo), iniciativas recientes han dado pasos adelante para una mejor integración de la movilidad y el uso del suelo.

En 2008 una nueva Ley de Uso del Suelo fue emitida en el que los promotores están obligados a proporcionar las infraestructuras de transporte público necesarias con el fin de promover una movilidad sostenible. Además, el (entonces existente) Ministerio de Vivienda publicó un Libro Blanco sobre la Planificación Urbana en la que se destacó la necesidad de actualizar el enfoque de la planificación habitual desde una perspectiva de sostenibilidad, incluidos los criterios sobre la movilidad sostenible. Más recientemente, la Ley de Economía Sostenible estableció el objetivo de integrar el desarrollo urbano y la movilidad con el fin de reducir la necesidad de viajar y promover un acceso más eficiente y seguro a los servicios básicos, con la consecuente minimización de los impactos ambientales.

A nivel local, los Planes Generales toman en consideración tanto los programas de infraestructuras de transporte nacionales como regionales. Recientemente, a la ordenación territorial se ha añadido el análisis de tráfico, planificación en transporte público y GM, pero parcialmente y siguiendo el interés de los municipios específicos.

Una de las pocas excepciones es la Ley de Movilidad de Cataluña, que intenta promover el transporte sostenible, también mediante la vinculación de la movilidad y el uso del suelo (aunque la conexión es débil). El objetivo general es integrar las políticas urbanas y económicas con las políticas de transporte con el fin de reducir al mínimo el número de viajes, especialmente los viajes en coche. Para ello, la Ley afirma que "hay relacionar el uso del suelo con la oferta de transporte público".

Otras leyes de uso del suelo regional exigen estudios específicos de la accesibilidad y la eficiencia del transporte, siendo este el caso de Madrid. De hecho, los estudios de tráfico y capacidad son obligatorios para cada plan a desarrollar en el interior de Madrid. Existe un amplio consenso sobre la necesidad de ampliar este análisis al transporte público, así como las redes peatonal y ciclista.

3.3 ¿Cuál es la opinión pública, y las reacciones a, la GM en España? ¿Qué retos representa ello cuando se quieren aplicar medidas de GM?

El concepto de GM no es muy bien conocido por la población general en España, por lo tanto no hay una fuerte demanda del público con respecto a este tipo de iniciativas. Sin embargo, son, (donde se han implementado) en términos generales, bien recibidas por la población. Una razón para ello es que, de forma general, el nivel de conciencia de la población acerca de las consecuencias ambientales de la movilidad está aumentando gradualmente, y así como la demanda de acciones de movilidad sostenibles.

En 2008, el Instituto Nacional de Estadística (INE) realizó una encuesta en 4 regiones diferentes con respecto a la percepción del medio ambiente y los hábitos (Encuesta Social los Hogares y el Medio Ambiente). Dentro de este estudio, entre otras cuestiones, se abordó la voluntad de la población para poner en práctica medidas para restringir el tráfico de automóviles. Los resultados de la encuesta revelaron que el 47% de la población encuestada se mostró a favor de limitar el uso del automóvil con el fin de proteger el medio ambiente.

4. Tendencias y desarrollos futuros

4.1 ¿Qué es efectivo en España en el ámbito de la movilidad sostenible? ¿Por qué?

Una de las medidas más eficaces en el campo de la GM en España ha sido la coordinación y la integración tarifaria de los servicios de transporte público en las grandes áreas urbanas. Actualmente hay 22 consorcios de transporte que operan en España, integrando las competencias locales y regionales, y que favorecen la comunicación con el Gobierno Nacional.

Además de la prestación de servicios mejorada y más eficiente, la integración tarifaria del transporte público ha fomentado el desarrollo de la mejora de los servicios de información al usuario, lo que facilita el uso de los servicios de transporte público, fomentando así su uso.

4.2 Describe MM measures that are successful and will be continued in the future.

4.2 Describa las medidas de GM que son exitosas y que tendrán continuidad en el futuro.

En los últimos años los PMUS se han mostrado muy exitosos, sobre todo gracias al apoyo financiero brindado por el Gobierno Nacional dentro de la Estrategia de Eficiencia Energética (E4). De acuerdo con cifras del IDAE, 267 municipios adoptaron un PMUS entre 2006 y 2008 en el marco de la E4.

Se espera que la que la difusión de la implementación de los PMUS en los municipios españoles continuará después de que el impulso proporcionado por la Ley de Economía Sostenible y la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y también por medio del último Plan de Acción 2011-2020 del IDAE.

4.3 ¿Cuáles son las políticas futuras que se están redactando en España en la actualidad?

Una de las iniciativas más relevantes que en la actualidad se están estudiando en España en materia de movilidad sostenible (y GM) es la aprobación de una Ley de Movilidad Sostenible. Aunque el proceso aún no ha comenzado, esta ley fue anunciada dentro de la Ley de Calidad del Aire aprobada en 2007, donde se dice que el Gobierno Nacional, en el marco de la Estrategia de Cambio Climático, aprobará una Ley de Movilidad Sostenible para obligar a las empresas a la implementación de Planes de transporte con el fin de reducir el número de viajes en coche de sus empleados, promover el uso de medios de transporte menos contaminantes, y contribuir a una reducción en el número de visitas diarias y sus impactos asociados.

3. Acciones del SEEMORE en Mallorca

Las principales acciones llevadas a cabo en las Islas Baleares dentro del proyecto Seemore son los siguientes:

- Creación de un paquete de información sobre la movilidad sostenible, basado en la impresión y distribución del mapa donde se incluyen todas las líneas de transporte interurbano con información actualizada sobre horarios y tarifas.
- Traducción de información sobre la movilidad: la página web del Consorcio de Transportes de Mallorca (www.tib.org) visitada por más de 1.600.000 personas anualmente.
- Los protocolos para el intercambio entre el transporte y el turismo a través de la extranet del CTM. Oficinas de información turística recibirán información actualizada sobre el cambio de horario, así como las notificaciones relativas a los transportes públicos.
- Promoción de los vínculos existentes entre los sitios web de transporte y de destino, e integración de información sobre la movilidad en el paquete de hotel destinado a los clientes y sitios web turísticos.
- Formación sobre las opciones integradas de movilidad sostenible, a planificadores de movilidad locales y planificadores turísticos. Hasta ahora se ha hecho un entrenamiento intensivo de oficinas de información turística, en paralelo a la impresión del mapa donde se incluyen todas las líneas de transporte interurbano.
- Planificador de viaje Web para los visitantes, incluyendo los destinos de ocio
- Información en tiempo real, prestando especial atención a los usuarios de Smartphone.
- Distribución local de material de difusión SEEMORE y campañas locales
- Video promocional
- Billetes especiales para los visitantes y el aumento de puntos de venta del transporte público.
- Integración de tarifas urbanas e interurbanas de transporte público.
- Descuentos en atracciones turísticas y paquetes integrados.
- Herramienta de cálculo de emisiones.
- Planes de movilidad sostenible en zonas turísticas, gestión del tráfico y políticas de estacionamiento. En cooperación con las autoridades regionales y locales ha sido desarrollado un plan de movilidad para acceder a Cala Mondragó y s'Amarador con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y acceso. Según el calendario previsto, este plan entrará en vigor rápidamente y será implementado durante esta temporada de verano.
- Servicios de transporte público a los destinos de ocio y/o turísticos. Este punto se ha mejorado con el cambio de ruta de la línea L106 durante la temporada alta, lo

que reduce el tiempo de viaje de Palmanova y Magaluf a Palma. Por otro lado, en la parte oriental de Mallorca, se han mejorado los servicios a los principales destinos turísticos de la costa de los municipios de Manacor, Sant Llorenç, Son Servera y Capdepera.

- Servicios de autocar conectando de forma directa los principales puntos de acceso a la isla con las zonas turísticas de referencia. Los turistas tendrán la opción de reservar autobuses charter por asiento (lo que no era posible hasta 2014) y, por lo tanto, tienen la posibilidad de viajar desde el aeropuerto de Palma a los principales destinos turísticos sin estar obligados a cambiar de autobús en la estación central de Palma.
- Transporte de bicicletas en el PT. En cooperación con las empresas de transporte público, el transporte de bicicletas será promovido, caso por caso, de acuerdo con la disponibilidad de los diferentes modos de transporte.