

**PLAN ESTRATÉGICO DE MÓSTOLES**  
**ANÁLISIS EXTERNO COMPARADO**  
**DIMENSIÓN DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD**

**Autor:**

Rafael Barberá de la Torre

## 1. Análisis externo comparado

La dimensión de transporte y movilidad (DTM) tiene una repercusión fundamental en la evolución de la ciudad y la calidad de vida de los ciudadanos en la medida en que el transporte y la movilidad influyen notablemente en aspectos tan importantes como el desarrollo económico, el medioambiente y la cohesión social. Además, está íntimamente relacionada con la seguridad vial, el empleo de la tecnología y la utilización eficiente de la energía.

La preocupación por hacer que las ciudades se presenten como espacios más amables para los ciudadanos ha llevado a que se empiece a plantear de manera seria la necesidad de dar un papel fundamental a los peatones y a los ciclistas. Para ello es preciso que el transporte público se convierta en la forma principal de transporte y desplace de ese papel al uso del automóvil privado. Todo esto traslada a los ayuntamientos la necesidad de plantearse cómo quieren que sea la ciudad y cómo se puede lograr una notable mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Los problemas de movilidad urbana, en la medida en que el número de personas que habitan en núcleos urbanos son cada día más elevados (por ejemplo en la Unión Europea la población que vive en zonas urbanas era del 72% en el año 2007), están siendo planteados a nivel internacional por los principales no sólo por los diferentes países, sino también por instituciones de carácter multilateral. En este sentido, se puede señalar que Naciones Unidas está muy preocupada por los temas relacionados con la movilidad y la seguridad vial. Cada año según esta organización mueren en el mundo más de 1,3 millones de personas, más de 3.000 personas diarias, y entre 20 y 50 millones sufren heridas como consecuencia de los accidentes de tráfico. Las recomendaciones de Naciones Unidas pueden encontrarse en *Improving Global Road Safety* (2009).

El Banco Mundial también ha realizado estudios e informes relacionados con la movilidad urbana y el transporte. Inicialmente los trabajos iban dirigidos a mostrar como la mejora del transporte tenía una repercusión sustancial en el desarrollo y en la reducción

de la pobreza. Sin embargo, más recientemente ha señalado que las estrategias del transporte deben centrarse en asuntos tales como las congestiones de tráfico, los efectos perjudiciales sobre el medio ambiente, la seguridad y la eficiencia entre otros, y no solamente en la unión entre poblaciones por autopistas. Asimismo, destaca la necesidad de dar prioridad al transporte multimodal, a las mejoras en las conexiones con el las poblaciones rurales y al establecimiento un transporte urbano más eficiente y medioambientalmente sostenible. La importancia de estos asuntos radica en que suponen un reto social, político y medioambiental

La Unión Europea también está introduciendo aspectos destacables en relación con el transporte y la movilidad urbana. En el año 2007, la Comisión Europea elaboró un libro verde titulado *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Ahí se dice que “las zonas urbanas constituyen hoy el entorno vital de la inmensa mayoría de la población” por lo que es preciso desarrollar una nueva cultura de la movilidad urbana tal y como se indica en el título del libro. En el documento de la Comisión se señala que es preciso conseguir unas ciudades con circulación fluida promoviéndose formas de vida menos dependientes del automóvil privado. Así, hay que potenciar la utilización de la bicicleta, la marcha a pie y el uso del transporte público. Con estos cambios se conseguiría obtener la máxima ventaja del empleo de los vehículos privados. También se hace especial referencia al transporte de mercancías en el entorno urbano de modo que las autoridades locales deben considerar el transporte de pasajeros y de mercancías a la vez a la hora de realizar estudios de logística urbana. El libro verde también aborda la idea de lograr ciudades más ecológicas mediante el empleo de nuevas tecnologías aplicadas a los motores de combustión tradicionales, junto a una nueva manera de conducir y al apoyo a una contratación pública más ecológica. Todo ello sin desdeñar la posibilidad de incorporar restricciones al tráfico. También plantea la necesidad de lograr un transporte urbano más inteligente, accesible para aquellas personas que tienen movilidad reducida y más seguro y protegido de modo que pueda satisfacer las necesidades de todos los ciudadanos.

**CUADRO 1.1. Implementación temporal de las medidas previstas por la Comisión Europea en el Plan de Acción de Movilidad.**

Medida	Nº
<b>A partir de 2009</b>	
Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible	1
Mejorar la información sobre los viajes	6
Acceso a zonas ecológicas	7
Proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos	10
Guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente	11
Intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano	13
Optimización de las fuentes de financiación existentes	14
Creación de un observatorio de la movilidad urbana	17
<b>A partir de 2010</b>	
El transporte a favor de un entorno urbano saludable	3
Plataforma sobre los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano	4
Campañas sobre hábitos que favorecen la movilidad sostenible	8
Inclusión de la conducción eficiente en los programas de enseñanza de la conducción	9
Analizar las necesidades de financiación en el futuro	15
Mejora de los datos y estadísticas	16
Contribución al diálogo y el intercambio de información a nivel internacional	18
<b>A partir de 2011</b>	
Movilidad urbana sostenible y política regional	2
Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida	5
Estudio sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos	12
<b>A partir de 2012</b>	
Transporte urbano de mercancías	19
Sistemas de transporte inteligentes (STI) para favorecer la movilidad urbana	20

La Comisión Europea en 2009, corregido posteriormente en 2010, presentó el Plan de Acción de Movilidad Urbana basado en el Libro verde mencionado anteriormente. Este Plan está compuesto por 6 temas que a su vez incorporan 20 medidas, a saber:

- I) promover políticas integradas (medidas 1 a 3).
- II) responder a las necesidades de los ciudadanos (medidas 4 a 9)
- III) ecologizar el transporte urbano (medidas 10 a 13)
- IV) Intensificar la financiación (medidas 14 y 15)
- V) compartir experiencias y conocimientos (medidas 16 a 18)
- VI) optimizar la movilidad urbana (medidas 19 y 20).

Las medidas del plan se irán incorporando siguiendo un calendario concreto tal como se muestra en el Cuadro 1.1.

A la vista de la actuación a nivel global en relación con el tema de la movilidad urbana, las autoridades nacionales españolas no podían quedar al margen de esta preocupación. Aunque las autoridades locales en muchas ciudades ya habían iniciado actuaciones en la búsqueda de la mejora del transporte y de la movilidad en sus localidades, el Gobierno aprobó en abril de 2009 la *Estrategia española de movilidad sostenible*. Sin embargo, este plan de acción del Gobierno se centra principalmente, como su propio nombre indica, en aspectos medioambientales aunque no deja de lado otros aspectos muy importantes para la movilidad urbana y el transporte. En concreto, la Estrategia busca disminuir de manera sustancial el consumo de energía y las emisiones contaminantes. En este sentido, plantea medidas dirigidas a reducir el uso del vehículo

privado y fomentar el transporte público. Las acciones presentadas por el Gobierno se articulan en cinco áreas:

- Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras.
- Cambio climático y reducción de la dependencia energética.
- Calidad del aire y del ruido.
- Seguridad y salud.
- Gestión de la demanda.

Las Comunidades Autónomas por su parte, también han iniciado algunos proyectos relacionados con la movilidad sostenible y el transporte eficiente. Así la Junta de Andalucía esta impulsando nuevos sistemas de transporte público en las áreas metropolitanas con la finalidad última de lograr una movilidad ambientalmente sostenible. El *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013* (PISTA) prevé una inversión de 30.000 millones de euros para desarrollar nuevas infraestructuras de transporte tanto de viajeros como de mercancías. Los fondos van dirigidos principalmente, más del 86% de los mismos, a mejorar las redes ferroviarias y carreteras. Se considera que el Plan es un instrumento importante para mejorar la competitividad regional y mejorar las condiciones de vida de los andaluces.

Los ciudadanos de Cataluña han experimentado cambios en cuanto a sus hábitos de movilidad con una creciente demanda en el uso de la bicicleta. Esto ha llevado a la Generalitat a realizar en 2009 un Plan estratégico de la bicicleta en Cataluña en una clara apuesta por seguir potenciando este medio de transporte en el sistema de movilidad. La Generalitat, junto con los ayuntamientos y Consejos Comarcales, están impulsando la creación de nuevas vías ciclistas y la mejora de las ya existentes. Asimismo se ha puesto

en funcionamiento la Planificación de infraestructuras y servicios para la movilidad en Cataluña, el Plan de infraestructuras del transporte 2006-2026, el Plan de transportes de viajeros 2008-2012 y el encaje de las infraestructuras en el Plan director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona.

La Comunidad de Madrid ha elaborado el *Plan de uso sostenible de la energía y de prevención del cambio climático 2008-2012*. El Plan pretende crear una nueva cultura energética que lleva a un uso racional y eficiente de la energía junto con una reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI). El Plan prevé actuaciones coordinadas con otras políticas municipales dirigidas a mejorar la sostenibilidad urbana. En concreto, las 55 medidas que incorpora se espera que reduzcan en los próximos años un 14% los GEI con respecto a los valores recogidos en el año 2004. De esas medidas 15 tienen carácter transversal, 19 afectan al sector comercial y residencial y 9 van dirigidas hacia el transporte. El Plan está dotado con más de 100 millones de euros.

Finalmente, la Comunidad Valenciana ha dotado a la Empresa Municipal de Transportes (EMT) con una subvención superior a los 100.000 euros para que desarrolle proyectos que mejoren la movilidad. Así se crea el Sistema de información variable (SIVBC) que hace más accesible la información a los usuarios y en especial a los de movilidad reducida, y "encordest" que actualiza y mejora el conocimiento de los movimientos realizados por los ciudadanos.

## **1.1. Experiencias en ciudades extranjeras**

Como se ha señalado anteriormente, la preocupación a nivel internacional por la movilidad urbana ha propiciado que ciudades de todo el mundo hayan incorporado como unos de los principales problemas que deben de afrontar es la mejora del transporte público, un uso más racional del vehículo privado, la búsqueda de transporte alternativo (paseos a pie y uso de la bicicleta), una mayor seguridad vial y una mayor preocupación por el el efecto de la movilidad sobre el medio ambiente.

Aunque se puede ver la preocupación por los aspectos recogidos en esta dimensión a nivel internacional en ciudades tan dispares como Beijing en China<sup>1</sup> o Bogotá en Colombia, por citar un país asiático en pleno desarrollo y otro en América Latina, en la DTM que se está desarrollando se hará referencia únicamente a ciudades europeas como son Londres y París.

Si bien es cierto que las dos ciudades europeas que servirán de referencia muestran grandes diferencias con la Ciudad de Móstoles en casi todos los aspectos, son un buen referente internacional sobre las diferentes medidas y planteamientos que se están haciendo en el resto de Europa en cuanto a la mejora de la movilidad urbana y mejora del uso y la gestión del transporte público.

La ciudad de Londres en un intento por ajustar el desarrollo de la ciudad con el transporte de modo que se reduzca el empleo del vehículo privado considera que ese desarrollo debería encajar con la capacidad y la accesibilidad del transporte.

Un segundo elemento que preocupa a los gestores londinenses es la provisión de aparcamientos. En su planteamiento, la provisión de plazas de aparcamiento debe reflejar la accesibilidad al transporte público evitándose la aparición de una sobreoferta de espacios. A esto hay que añadir el interés por desarrollar la accesibilidad universal mediante la dotación de plazas de aparcamiento para aquellas personas que presentan una movilidad reducida y que no pueden hacer uso de los medios de transporte público.

La segunda ciudad que se va a comentar, y a la que se va dedicar una exposición más amplia en esta dimensión, es París. La capital francesa es una de las ciudades con interesantes aportaciones a la movilidad urbana con lo que podría denominarse un nuevo modelo de movilidad en el que se une la movilidad urbana con el medio ambiente. Los cinco puntos en los que se puede resumir su estrategia son los siguientes:

---

<sup>1</sup> Para encontrar información sobre los problemas de movilidad en China puede verse la página web de la Fundación Movilidad de Madrid: [http://www.fundacionmovilidad.es:8080/\\_archivos/\\_upload/\\_archivos/Huapu.pdf](http://www.fundacionmovilidad.es:8080/_archivos/_upload/_archivos/Huapu.pdf)



- Acción sobre la calidad del aire y la salud pública. Se considera que es el tráfico la principal causa de degradación medioambiental provocando que en muchas zonas urbanas los ciudadanos están expuestos a niveles de contaminación superiores a los niveles máximos señalados por la Unión Europea.
- Mejorar la movilidad para todos. El derecho a la movilidad es una cuestión fundamental de cada ciudadano de manera que puedan moverse libremente por y alrededor de la ciudad sin consideraciones de ningún tipo, incluidas las personas con discapacidades.
- Hacer a la ciudad más atractiva y un lugar más agradable para vivir. El Plan de movilidad de París tiene entre sus principales objetivos el reparto del espacio público entre los diferentes usuarios, de modo que se puedan mover con comodidad y seguridad.
- Animar la vitalidad económica. El transporte es un factor determinante en la actividad económica de las ciudades. En este sentido, las empresas y los trabajadores han de tener un papel predominante en la aplicación de una movilidad respetuosa con el medio ambiente.
- Reforzar la solidaridad regional. Las administraciones públicas de todos los niveles han de cooperar para poder hacer frente a los retos planteados por la movilidad, retos como la lucha contra la contaminación y la preservación de la calidad del paisaje urbano.

## 1.2. Experiencias en ciudades nacionales

Tras algunos referentes internacionales en el apartado anterior, dentro de las diferentes experiencias en Planes Estratégicos realizados por los ayuntamientos de las

ciudades españolas se han seleccionado aquellos que, además de haber sido puestos en marcha por ciudades comparables a la de Móstoles, aporten actuaciones y medidas que puedan ser un elemento de referencia para esta ciudad. Las ciudades seleccionadas son las siguientes: Ciudad Real, Elche, Getafe, San Sebastián, Segovia y Zaragoza. Estas ciudades coinciden con las empleadas en las otras dimensiones de manera que se da coherencia interna al trabajo y se ajusta a los criterios, entre otros, de continuidad, en la elaboración de planes estratégicos y de tamaño medio de ciudad.

### *1.2.1. Plan estratégico de Ciudad Real 2015*

El Plan estratégico de Ciudad Real dedica su punto 4 a la dimensión de la movilidad y los ejes de comunicación, que engloba los aspectos que se recogen dentro de lo que en este Plan de Móstoles se incorpora en la dimensión de transporte y movilidad.

Los objetivos en esta dimensión van dirigidos a:

- Conseguir un modelo metropolitano para la ciudad y su entorno de influencia, mejorando la articulación regional y propiciando su inserción económica en las redes globales y actuando tanto en el entorno regional, nacional e internacional a través de los grandes proyectos de autovías y aeropuerto.
- Ser capaz de dimensionar los nuevos proyectos de apertura económica propiciando el poder contar con espacios intermodales de transporte. En este sentido, se pretende incorporar como factores de apertura relacionados con la movilidad y el transporte los proyectos de nuevas autovías y el futuro aeropuerto.

Las principales líneas de actuación que señala el Plan de Ciudad Real se dirigen a conseguir un desarrollo estratégico y logístico de la ciudad unido a la puesta en marcha de los grandes proyectos de creación de infraestructuras. Se considera que tanto las futuras autovías como el aeropuerto Don Quijote colocan a Ciudad Real en una posición inmejorable con respecto a otras ciudades españolas y la consolida como encrucijada anclada en el centro geográfico de la Península Ibérica.

Las iniciativas clave que plantea el Plan buscan resolver los problemas básicos de la ciudad en temas de movilidad y transporte. En este sentido, por un lado buscan disuadir del empleo de los lugares públicos para el estacionamiento de los vehículos privados y por otro se intenta disminuir la presión circulatoria en las calles del centro, lograr satisfacer la demanda insatisfecha de estacionamiento por parte de los residentes y la potenciación del uso del transporte público. Estas iniciativas clave son las siguientes:

- Realización de un plan de movilidad que facilite la ordenación del tráfico y el transporte
- Realización de un plan de aparcamientos en la ciudad con el fin de recuperar el centro de la ciudad.
- Desarrollo e implantación de la AGENDA 21 Local en el ámbito de la movilidad urbana.
- Desarrollo de campañas de educación ciudadana en hábitos de transporte urbano.
- Creación de nuevas líneas de autobuses.
- Fomento del uso del transporte colectivo en desplazamientos urbanos (comunicación, incentivos, promociones...).

El Plan no presenta un conjunto de indicadores relacionados con esta dimensión.

### 1.2.2. *Plan estratégico Elche*

El Plan estratégico de Elche *FuturElx* incorpora la dimensión de la movilidad y el transporte dentro del proyecto territorial y lo ubica en parte dentro de los planes de acción en infraestructuras y parte en los destinados al medioambiente.

Los objetivos en relación con el proyecto territorial que en el Plan se proponen son los siguientes:

- Mejora de las infraestructuras y comunicaciones para favorecer la integración de Elche en el eje de desarrollo del Arco Mediterráneo, configurando un gran espacio territorial con las comarcas del Sur de la Comunidad Valenciana.
- Crear una ciudad donde se compagine progreso económico, social y territorial con desarrollo sostenible, implicando a los ciudadanos a través del respeto y salvaguarda del medio ambiente

Las líneas estratégicas en relación con esta dimensión a partir de los objetivos de las infraestructuras y del medio ambiente son:

- Completar y mejorar la red de infraestructuras viarias de Elche.
- Completar y mejorar la red de infraestructuras ferroviarias de Elche.
- Completar y mejorar la red de infraestructuras aéreas de Elche.

- Mejorar el tráfico en Elche.
  
- Minimizar la problemática ambiental asociada al transporte y la movilidad.

El Plan no presenta un conjunto de indicadores relacionados con esta dimensión.

### *1.2.3. Plan estratégico Getafe 2010*

Dentro del desarrollo de las infraestructuras locales y regionales, el Plan recoge la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible que tenga en cuenta el transporte público intermodal y los nuevos desarrollo urbanísticos, tanto económicos como residenciales y dotacionales.

En el Plan se plantean los siguientes objetivos, medidas y actuaciones:

1. Conseguir un transporte público intermodal de calidad.
  
2. Mayor fluidez en el tráfico con velocidades aceptables.
  
3. Aumento de la superficie y calidad de la red viaria y espacios de uso peatonal, eliminando barreras arquitectónicas.
  
4. Mejora de las infraestructuras viarias de la ciudad y las del sistema general interurbano.
  
5. Aumento del número de plazas de aparcamiento para residentes y de carácter disuasorio.

6. Fomento del uso de la bicicleta como modo habitual y alternativo de transporte.
7. Distribución urbana de mercancías ágil y ordenada.
8. Reordenamiento y mejora del tráfico, la señalización y seguridad viarias. Fomento de la información y la formación de la ciudadanía en la movilidad y respeto entre los usuarios de los diferentes medios de transporte.
9. Adecuación de la normativa a las necesidades de la movilidad y la accesibilidad sostenibles.
10. Promoción del uso de carburantes menos contaminantes, control de la contaminación y del ruido causado por el tráfico.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Getafe ya ha sido realizado y se encuentra en proceso de implantación.

#### *1.2.4. Plan estratégico San Sebastián*

El Plan estratégico de Donostia-San Sebastián, o mejor dicho, el diagnóstico del Plan estratégico dedica la parte IV del mismo a la accesibilidad y la movilidad en la ciudad y su zona de influencia. En relación con esta dimensión se destaca que en los últimos años las actuaciones han ido dirigidas hacia una redefinición de la movilidad y de la ocupación del espacio. En este sentido se remarcan la importancia de los modos de transporte no motorizados, como la bicicleta o los paseos a pie, y el transporte público motorizado.

En las líneas principales de actuación se encuentran diferentes medidas destinadas a mejorar las infraestructuras del transporte y lograr un sistema de transporte metropolitano integrado que favorezca la intermodalidad siguiendo la línea de las políticas europeas del transporte y la creación de una nueva estación de autobuses.

Para el plan estratégico existen una serie de cuestiones fundamentales que van más allá de la perspectiva municipal como son:

- o las actuaciones que mejoren la red de carreteras y autopistas que eviten los problemas de saturación que aparecerán en el corto plazo como consecuencia del gradual incremento del tráfico.
- o En el transporte por ferrocarril destaca el interés por la denominada "Y" vasca mediante la cual se unirá con un tren de alta velocidad las tres capitales (Bilbao, San Sebastian y Vitoria) y a su vez se conectarán con Francia, Pamplona y Zaragoza.
- o Otras actuaciones están relacionadas con la ampliación del aeropuerto de Hondabarría y del Puerto de Pasajes.

En cuanto a la movilidad dentro de la ciudad, se apoya el mantenimiento de políticas que favorezcan el desarrollo y uso de espacios peatonalizados, junto con la difusión de otros medios de transporte como la bicicleta y el transporte público, que a su vez ha permitido mejorar la accesibilidad en vehículos privados como consecuencia de la mejora en la red viaria y de una mayor oferta de plazas de aparcamiento. En cualquier caso, el plan señala que es preciso modificar sustancialmente el modelo de movilidad actual basado principalmente en el uso del vehículo privado.

Otros temas claves dentro de la movilidad tanto en el acceso exterior como en los desplazamientos en el interior de la ciudad son la intermodalidad y la necesidad de equilibrar estas con la expansión urbana del municipio.

El plan no se olvida de la incorporación de las nuevas tecnologías, aunque hace una escasa referencia a ello.

Los indicadores utilizados en el plan estratégico donostiarra utilizados en esta dimensión están relacionados con el transporte y la accesibilidad a la ciudad. Estos son:

- Evolución del tráfico comercial en el aeropuerto de Hondabarría.
- Evolución del tráfico de mercancías en el Puerto de Pasajes
- Evolución de número de viajeros transportados por los tranvías.
- Distribución por modos de transporte de los residentes en San Sebastian.
- Distribución en los barrios de los desplazamientos según modo de transporte privado/transporte público.
- Participación modal del autobús en la movilidad motorizada tanto en San Sebastian como en Guipuzcoa.
- Participación modal del tren en la movilidad motorizada tanto en San Sebastian como en Guipuzcoa.

#### *1.2.5. Plan estratégico Segovia*

Los aspectos relacionados con la movilidad dentro del Plan estratégico de Segovia se encuentran ubicados en el Eje 1 dedicado al territorio. Los objetivos de este eje en relación con la dimensión de transportes y movilidad consisten en mejorar las infraestructuras y comunicaciones de accesibilidad externa en los distintos modos de transporte de viajeros y de mercancías.



Las acciones destinadas a mejorar la movilidad y el transporte se encuentran en los siguientes proyectos:

- Seguimiento de la ejecución de las infraestructuras y servicios de accesibilidad.
- Centro intermodal para el transporte de mercancías.
- Estudio de viabilidad para el establecimiento de un aeropuerto en el área de Segovia.
- Cierre y desdoblamiento de la carretera nacional SG-20 dotándola con características de autovía.
- Red metropolitana de transporte de viajeros.
- Estación intermodal del Tren de Alta Velocidad.

Los indicadores empleados son los siguientes:

- Número de pasajeros anuales en transporte público municipal e intermunicipal.
- Porcentaje de uso del transporte público (bus) en viajes de larga distancia con origen y destino Segovia y su Comarca.
- Incremento de viajeros con destino Segovia (todos los medios).

- Número de toneladas anuales de mercancías con origen-destino a Segovia (datos provinciales) por carretera y tren.
- Número de vehículos anuales en los accesos a Segovia.
- Densidad de desplazamientos entre municipios.
- Número de proyectos de cooperación intermunicipal en marcha.
- Número de pasajeros anuales en transporte público municipal e intermunicipal.

#### *1.2.6. Plan estratégico de Zaragoza*

Dentro de las ocho líneas estratégicas en las que se estructura el Plan estratégico de Zaragoza, los temas relacionados con la DTM se encuentran principalmente en la primera dirigida hacia el desarrollo sostenible, concretamente dentro del desarrollo territorial y del desarrollo medioambiental. En relación con el desarrollo territorial las medidas de infraestructuras y movilidad van destinadas a cohesionar y equilibrar el conjunto de Zaragoza y municipios de su entorno funcional, de límites variables, impulsando su común desarrollo policéntrico.

Las acciones destinadas a favorecer la movilidad interna en Zaragoza y su entorno se agrupan en dos bloques:

- Establecimiento y mejora de las infraestructuras, equipamientos e instrumentos que potencien la eficiente intercomunicación de municipios y núcleos del espacio funcional de Zaragoza. Entre las medidas aquí incorporadas se pueden señalar como las más directamente relacionadas con la DTM la ejecución del “pacto por la

movilidad”, el establecimiento de mayor número de áreas de carga y descarga en zonas comerciales de la ciudad, el incremento en el número de carriles bus-taxi, la articulación de una red de carriles bici y el impulso de aparcamientos subterráneos sin barreras arquitectónicas en diversos puntos de la ciudad que faciliten el uso de zonas peatonales.

- Mejora del sistema de transporte. Las medidas que se pueden destacar aquí son la implantación de sistemas de transporte urbano de gran capacidad para el conjunto de Zaragoza y su entorno, impulso a las líneas norte-sur y este-oeste de metro, agilizar la puesta en funcionamiento del Consorcio de Metropolitano de Transporte, agilizar la intermodalidad y las comunicaciones con la capital, y el establecimiento de recorridos peatonales por la ciudad.

En lo referente al desarrollo medioambiental, las acciones se centran en la implantación de la agenda 21 local y concretamente en la introducción como mínimo del 25% de biocombustibles en las flotas de transporte público (urbano e interurbano), y en la realización de una experiencia piloto en transporte que utilice hidrógeno como sistema de propulsión.

También el Plan estratégico de Zaragoza incorpora una serie de acciones destinadas a mejorar las infraestructuras y los accesos a Zaragoza y su entorno dentro de la línea estratégica dedicada al posicionamiento exterior. En este sentido, se pretenden mejorar las infraestructuras de comunicación entre Zaragoza, su entorno y el exterior a través de las siguientes acciones:

- Potenciar el aeropuerto para vuelos nacionales e internacionales de pasajeros y mercancías.
- Mejorar las conexiones y accesos por carretera

- Fomentar y promocionar el ferrocarril como sistema de transporte.

El Plan estratégico de Zaragoza no presenta un conjunto de indicadores relacionados con las medidas planteadas.

### **1.3.5. Conclusiones del análisis externo**

Como se desprende de la información recogida y presentada en los apartados anteriores, la problemática de la movilidad urbana y del transporte público afecta a diferentes áreas de trabajo como son las infraestructuras, la seguridad vial, el medio ambiente, etc. Su importancia cada día está más aceptada por todos los responsables de las diferentes administraciones públicas tanto nacionales como internacionales. La preocupación por los temas de la movilidad a nivel internacional está poniendo más de relieve si cabe la necesidad de hacer que nuestras ciudades se conviertan en lugares agradables para el ciudadano que les permita mantener una alta calidad de vida. En este sentido, la dimensión en transporte y movilidad se convierte en una dimensión obligatoria a la hora de hacer frente a la elaboración de un plan estratégico para cualquier ciudad.

Del análisis de los planes estratégicos de las ciudades consideradas se puede observar como a pesar de que algunas ciudades españolas están realmente preocupadas por la movilidad y el transporte dentro de sus núcleos urbanos, la principal preocupación no es todavía las modificaciones necesarias para alcanzar los niveles de planteamiento y programas destinados a mejorar la movilidad urbana que han emprendido las ciudades europeas. En España sigue predominando la preocupación por las infraestructuras y los accesos a las ciudades relegando a un segundo plano elementos muy importantes para la movilidad y la seguridad vial como el empuje de las nuevas tecnologías y la accesibilidad universal, por citar dos ejemplos. En este sentido, para mejorar la movilidad urbana habría que seguir el ejemplo de la Villa de Madrid, que no escatima esfuerzos en llevar adelante

una política de movilidad y transporte sería coherente y acorde con las indicaciones y programas de las ciudades más avanzadas en este campo. También hay ciudades de menor tamaño, alguna de las cuales se ha mencionado en el repaso de los diferentes planes estratégicos que también ha decidido emprender una verdadera política de movilidad. Un elemento destacable consiste en que el plan estratégico lance la propuesta de realizar un plan completo de movilidad urbana. Esto ha sido llevado a cabo por varias ciudades aunque en su plan estratégico solamente venía recogido en el de la ciudad de Getafe.

Por otro lado, muchos de los planes estratégicos que se han utilizado no presentan una batería de indicadores relacionados con las medidas que plantean. Los indicadores son necesarios para poder ver la evolución y de alguna manera comprobar el buen funcionamiento de la medida que se ha puesto en marcha.