

Grupo público-privado smart Move de alto nivel de la UE



Visión y recomendaciones

Seguimiento del Libro Blanco de transporte de la Comisión Europea
y contribución a la Estrategia de Crecimiento Europa 2020





// Grupo Público-Privado Smart Move de alto nivel de la UE¹

Visión y recomendaciones

fseguimiento del Libro Blanco de transporte de la Comisión Europea y contribución a la Estrategia de Crecimiento Europa 2020

Visión compartida:

- **Los autobuses, los autocares y los taxis son una parte clave de una cadena pública de movilidad inclusiva y competitiva en la UE.** Juntos, los autobuses, los autocares y los taxis constituyen el proveedor comercial de movilidad y viajes más importante de la Unión Europea, seguido únicamente por el coche particular. El transporte colectivo de corta y larga distancia, especialmente en autobús, autocar y taxi, constituye la columna vertebral de la movilidad pública eficiente y una alternativa óptima, eficiente y sustentable al coche particular, que ofrece una disponibilidad total (24 horas al día, los 365 días del año) y un servicio único de puerta a puerta y personalizado. Por definición, los autobuses, los autocares y los taxis están bien situados para contribuir de forma importante al logro de los ambiciosos objetivos de la UE de crecimiento y competitividad sostenibles. Estos medios de transporte también cumplen con los requisitos de la política de transporte de la UE gracias a sus características intrínsecas de puerta a puerta, flexibilidad, respeto del medioambiente, gran disponibilidad y gran calidad de atención al cliente y accesibilidad. Como parte integrante del tejido social de las comunidades, el transporte colectivo asequible constituye una vía para el trabajo, la educación y el ocio para todos, incluyendo a las personas con discapacidades y los ciudadanos, hogares, regiones y países de la UE con bajos recursos.
- **Duplicar el uso y la cuota modal del transporte colectivo para que se convierta en una política formal de la UE y en un objetivo comercial:** Es de interés público que los autobuses, autocares y taxis y su papel en la cadena de la movilidad y los desplazamientos, se encuentren en las políticas en la UE tanto a nivel nacional como local. Establecer una política clara y un objetivo comercial para aumentar su uso y cuota modal – conseguir que se duplique para 2025 – facilitará el desarrollo de un entorno

¹ El trabajo del Grupo público-privado de Alto Nivel "Smart Move" de la UE dio comienzo el 24 de mayo de 2012. Su objetivo y mandato, aprobados en la primera reunión, consisten en elaborar recomendaciones políticas y de negocio y en crear un Plan de Acción sobre como aumentar de manera considerable (duplicar) el porcentaje y el número de usuarios del transporte colectivo de pasajeros por carretera, en particular duplicar el uso del autobús, el autocar y el taxi como una alternativa óptima al uso del coche privado y como parte clave de la cadena de transporte intermodal integrado, en cooperación con los otros medios de transporte de pasajeros, como el ferrocarril, el tranvía, el metro y los servicios de transporte naval y con los medios de transporte no motorizados como andar en bicicleta y caminar. Más información en http://www.busandcoach.travel/es/smart_policies/smart_move_eu_high_level_group.htm.



público proactivo, financiero, fiscal, legislativo, comercial y operativo que fomente la provisión de servicios y provoque un cambio en el comportamiento de los viajeros. Esto facilitará la consecución de una movilidad inclusiva, eficiente y sostenible para todos los ciudadanos europeos y los visitantes al *mínimo* coste para la sociedad.

Se espera que únicamente el hecho de duplicar el uso de los servicios de autobús y autocar potencialmente dé lugar a una reducción de hasta 1.500 muertes anuales en las carreteras de la UE, con una considerable reducción en el número de heridos graves y menos graves, una reducción de las emisiones de CO₂ de entre 40 y 50 millones de toneladas anuales, y una reducción de otros contaminantes relacionados con el transporte, una descongestión significativa de las ciudades como resultado de la caída esperada del tráfico de coches de entre un 10 y un 12% y la creación de hasta tres millones de puestos de trabajo sostenibles y ecológicos. Y todo esto al *menor coste* posible para los contribuyentes²

- **Método:** Una colaboración público-privada para permitir progresivamente la creación de un marco legislativo, fiscal, de mercado y administrativo, y una estrategia de planificación de uso del suelo que contribuya al suministro de servicios y a la oferta de inversiones públicas adecuadas, para permitir que el transporte colectivo de pasajeros por carretera pueda competir con éxito con el coche particular.

Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones, tienen como objetivo alcanzar poco a poco, para el año 2025, el objetivo de duplicar el uso del transporte colectivo de pasajeros en la UE: Están dirigidas a los responsables de las políticas de la UE, los Estados miembros de la UE, los negocios, los ciudadanos, los operadores, los reguladores, las autoridades locales y todas las partes interesadas de la UE, a nivel nacional y local.³

2 Cálculos basados en la asunción de un cambio modal del coche particular al transporte colectivo en autobús y autocar como resultado de la duplicación del uso de los autobuses y los autocares en la UE. Se han utilizado principalmente las siguientes fuentes para el cálculo de los datos: statistical pocketbook 2012 de la [Comisión Europea](#) base de datos sobre seguridad en carretera CARE y [Agencia Europea de Medio Ambiente](#). Se ha añadido un anexo específico con más información detallada sobre estas cifras en el en el documento de información del Grupo de Alto Nivel. El citado anexo contiene una lista completa de los comentarios y recomendaciones del Grupo de Alto Nivel.

3 El Grupo de Alto Nivel llama la atención sobre la falta de estadísticas comparables y oportunas sobre los servicios de autobuses, autocares y taxis, a nivel de la UE, lo que impide un debate basado en la información y una toma de decisiones eficiente con respecto a políticas y negocios. También son necesarios datos estadísticos apropiados para medir el impacto y el progreso realizado para alcanzar el objetivo de "duplicación".

A corto plazo (1-3 años)

1. El cliente es lo primero: Garantizar la aplicación justa, eficiente y rentable del Reglamento 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar en la UE, a la vez que se respeta la especificidad del sector. Esforzarse para proporcionar la asistencia, información e infraestructura necesarias (como por ejemplo terminales de autobuses), incluyendo infraestructuras accesibles, en estrecha colaboración con las partes interesadas de los sectores público y privado a todos los niveles. Involucrar a las partes interesadas de la UE para que evalúen resultados, propongan soluciones e intercambien mejores prácticas.
2. Autobuses y autocares del futuro: Lanzar una iniciativa estratégica conjunta público-privada (proyecto, estudio, premio), con la participación de los operadores, fabricantes y grupos de usuarios para desarrollar y consolidar iniciativas existentes (EBSF, 3iBS, ERTRAC etc.), y proponer nuevas ideas innovadoras sobre vehículos. Comenzar por incrementar el peso máximo de los autocares de doble eje a 19 toneladas o incluso 19,5 toneladas, para dar respuesta a las necesidades comerciales e inmediatas de los clientes.
3. Dar prioridad al uso del transporte colectivo por encima del uso del coche particular: En primer lugar, garantizar que cualquier decisión nueva a nivel de la UE, nacional o local en lo relativo a los impuestos no aumenta la carga fiscal relativa en el sector europeo de los autobuses y los autocares.
4. Reglas locales e información favorables al autocar: Permitir cooperación y pautas transparentes y eficientes para las ciudades en Europa, planificación para introducir restricciones de acceso a las ciudades y Zonas de Bajas Emisiones (LEZ), teniendo en cuenta los intereses de todos los agentes y promoviendo el uso del transporte y los viajes colectivos de pasajeros. Permitir una ventana única multilingüe europea sobre las restricciones de acceso y las LEZ. Desarrollar un Acta voluntaria público-privada para el turismo de grupo en autocares para ciudades e industria.
5. Mejor información y servicios para todos los clientes: Facilitar la integración de servicios programados de autobús y autocar en los planificadores de trayecto multimodales actuales y futuros. Fomentar la creación de una base de datos en línea integral con una lista de estaciones de autocares multimodales en Europa, sus instalaciones y conexiones. Hacer que dichas estaciones de autocares puedan optar a fondos europeos como TEN-T. Se manifiesta satisfacción respecto al desarrollo de soluciones a nivel de la UE que permitan que los pasajeros urbanos obtengan información sobre sus desplazamientos y su integración con soluciones existentes desarrolladas y hospedadas a nivel local debería fomentarse y apoyarse.

A medio plazo (3-7 años)

1. Planes de movilidad urbana sostenible favorables al transporte colectivo: Dar prioridad claramente al transporte colectivo, incluyendo a los autocares y taxis visitantes, dentro de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), por encima del uso del coche privado, incluyendo en lo relativo a la provisión de infraestructuras dedicadas. Garantizar que los PMUS están completamente integrados y tienen en cuenta las políticas de uso y desarrollo del suelo. Establecer en los PMUS objetivos de incremento exigentes pero alcanzables para el cambio modal en el transporte colectivo de pasajeros. Invitar a los Estados miembros, las regiones y las ciudades de la UE a comenzar a integrar de manera progresiva el objetivo de “duplicación” en sus planes de movilidad.
2. Estimular, mediante incentivos fiscales, el uso del transporte colectivo por encima del uso del coche particular: Armonizar y simplificar (en los próximos 3 a 7 años) los procedimientos existentes relacionados con el IVA para facilitar el transporte por autocar internacional y dentro de la UE. Trabajar para conseguir un sistema fiscal que incentivaría el uso de soluciones y servicios de transporte más ecológicos, a la vez que se previenen deformaciones de competitividad entre la movilidad intermodal y la cadena de transporte.
3. Hacia un régimen legislativo que apoya a los negocios y al sector: Cuando resulte apropiado, abordar los requisitos específicos de las empresas de autobús y autocar y sus cliente, para evitar reglas “generales para todos” en el campo normativo, social (reglas de tiempos de conducción y descanso), derechos de los pasajeros y temas técnicos. Establecer una plataforma más amplia de partes implicada público-privadas para identificar cuellos de botella legislativos y proponer soluciones.
4. Apoyar a las fuerzas de mercado y facilitar las iniciativas propias de las empresas y del sector: Permitir nuevas aperturas en el mercado del transporte en autocar en las ciudades y de larga distancia en Europa y mejorar el acceso a las infraestructuras (terminales, carreteras, carriles propios). Elaborar, mediante colaboración público-privada, propuestas para reducir las formalidades administrativas y la documentación. Apoyar los compromisos, inversiones e iniciativas del sector de los autobuses y autocares para promocionar los servicios innovadores y fáciles de utilizar para los usuarios (adaptándolos a la evolución de la sociedad y el comportamiento de los clientes) y billetes integrados, mejor seguridad en las carreteras y una mejora del respeto del medio ambiente por parte de los servicios.
5. Los taxis como parte del transporte público: Reconocer los taxis, los coches alquilados con servicio de conductor y los coches compartidos como un elemento valioso y necesario de la cadena de transporte público colectivo y considerar el papel de los taxis en cualquier propuesta de política de movilidad, subvención o investigación sobre transporte colectivo y, en particular, en la planificación de movilidad urbana.



A largo plazo (hasta 2025)

1. 0% de IVA para todo el transporte colectivo: Llegar a un compromiso político al más alto nivel europeo para estimular el uso de todo el transporte colectivo de pasajeros por encima del uso del coche particular, por medio de incentivos fiscales, en particular el 0% de IVA.
2. Reglas óptimas de OSP: Supervisar la aplicación y revisión del Reglamento 1370/2007, con el objetivo de apoyar y fomentar iniciativas públicas y privadas e inversiones, comenzando por una revisión en profundidad de la aplicación de las normas actuales y la identificación de "modelos de éxito", que provocan aumentos importantes en el número de usuarios al menor coste y de la manera más equitativa para la sociedad.
3. Subvenciones propias y fáciles de conseguir: Crear un instrumento de subvención dedicado (con acceso simplificado) para estimular y apoyar investigación y desarrollo específico, así como dirigir la aplicación de proyectos de movilidad colectivos innovadores (vehículos, combustibles alternativos, tecnologías avanzadas, inclusión de nuevos modelos operacionales y prácticas de gestión, vínculos entre diferentes medios, factor humano, etc.) en Estados miembros, regiones y ciudades de la UE
4. Mejores prácticas en un abrir y cerrar de ojos: Apoyar y ampliar los depósitos de conocimiento en línea accesibles multilingües, proporcionando acceso público a las mejores políticas y prácticas industriales de la UE y mundiales en lo relativo a soluciones innovadoras de movilidad colectiva y viajes, incluyendo soluciones innovadoras para autobuses, autocares y taxis, cubriendo también los proyectos financiados por la UE y sus recomendaciones.



Seguimiento

5. Supervisión: Elaborar y publicar con regularidad indicadores estadísticos apropiados, simples y fáciles de entender para supervisar el progreso llevado a cabo para alcanzar el objetivo de "duplicación".
6. Plataforma de discusión público-privada de la UE: Establecer una plataforma europea de discusión (el EU Citizens' Mobility Forum – Foro de Movilidad Ciudadana de la UE – financiado por la UE) que reúne a múltiples partes interesadas de los sectores público y privado, incluyendo medios asociados, para garantizar, entre otras cosas, el seguimiento y la aplicación de las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel Smart Move, y proponer acciones futuras.

Grupo público-
privado smart
Move de alto nivel
de la UE

Join us!

www.busandcoach.travel