

TUS DERECHOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Guía sobre los derechos del usuario en el transporte público

Esta es una guía de FACUA Andalucía
DEPÓSITO LEGAL: SE 1364-2010

andalucia.facua.org

Índice

Derechos y obligaciones de los usuarios de los transportes públicos de viajeros	5
Mejora de la sostenibilidad del sistema de transporte andaluz	7
Tipos de transporte público	9
Instrumentos de planificación	9
Derechos de los usuarios del transporte público terrestre	13
Derechos de los usuarios del transporte ferroviario	14
Obligaciones de los usuarios de los transportes públicos	16
Seguros	16
Intervención de los poderes públicos	18

Tus derechos en el transporte público

La Unión Europea define los transportes públicos de viajeros como servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua.

Mejorando esa definición, el transporte público debe ser un sistema integral de medios de movilidad de uso generalizado, que sea capaz de dar solución a los requerimientos de desplazamiento de los ciudadanos.

Esas necesidades de movilidad deben estar imbricadas dentro de un modelo sostenible y solidario. No puede darse la situación de ciudadanos que abusen de su exigencia de movilidad y ocupen más espacio físico que el estrictamente necesario, cuestión de difícil solución cuando hay tendencia a disponer de vehículos privados.

En esta situación, los transportes públicos juegan un papel fundamental pues necesitan un menor espacio tanto en el desplazamiento como en el estacionamiento,

consiguiendo con ellos un modelo de movilidad efectivamente más solidario y sostenible. Pero por los datos estadísticos que se manejan, un número importante de personas no usa el transporte público. Para concienciar a la sociedad de la necesidad de un modelo de movilidad basado en el transporte público, éste debe ser de calidad y verdaderamente efectivo.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.

Asimismo, define en tres artículos el papel que jugarán los usuarios en la planificación, gestión y uso del sistema de transporte



estableciendo que:

-Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en la LOTT y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten, en la forma que reglamentariamente se determine.

-La Administración por su parte fomentará la constitución y desarrollo de asociaciones de usuarios y potenciará

su participación en la planificación y gestión del sistema de transporte, mantendrá informados a los usuarios

de las prestaciones del sistema que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones. Asimismo, elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelarán por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados

por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios.

MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ANDALUZ

Un modelo de transportes basado en la preponderancia del vehículo privado, se convierte en insostenible tanto social como mediambientalmente,

por lo que es conveniente profundizar en la conveniencia de un modelo de movilidad basado en el uso del transporte público.

Un modelo de transportes basado en la preponderancia del vehículo privado es insostenible

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, recoge en su capítulo segundo un acertado diagnóstico de la sostenibilidad del transporte en Andalucía, atendiendo a la actual tendencia y estableciendo las amenazas a la calidad de vida, a la capacidad de crecimiento económico a largo plazo, al equilibrio de los ecosistemas y al

impacto sobre el cambio climático.

Este documento recoge siete ítems, marcando la situación de la que partimos.

El actual modelo de movilidad de personas y mercancías es el mayor consumidor energético, con 5.514 kilotoneladas equivalentes de petróleo (ktep) en el año 2006, un 38,6 % de la energía total gastada en Andalucía, por encima incluso del consumo industrial.

La emisión de gases efecto invernadero, un 25,1% del total, es responsabilidad del sector del transporte, siendo el privado por carretera el principal emisor regional de gases de efecto invernadero, con un 85% de las emisiones globales del sector.

Según datos de la Unión Europea, los accidentes de tráfico son la principal causa de fallecimiento en las personas menores de cuarenta años. En Andalucía, entre 1997 y 2005, se contabilizaron 125.462, que ocasionaron la pérdida de 6.020 vidas, mayoritariamente en accidentes de vehículos privados.

El ruido es un factor decisivo en la calidad de vida en las ciudades, siendo uno de los principales problemas ambientales en los núcleos urbanos. Según estudios realizados, el tráfico de vehículos es el causante del 75-77% de la contaminación acústica. Además la concentración de vehículos tiene efectos sobre la salud, como las infec-

ciones respiratorias por inhalación de gases procedentes de los vehículos.

El tráfico privado ha conseguido congestionar las ciudades, haciendo difícil la cohabita-

ción de estos vehículos con los ciudadanos, impidiendo además un mejor desarrollo del transporte público. Este diagnóstico estima un total de 300 millones de horas anuales perdidas por los ciudadanos en Andalucía debido a la congestión urbana.

Se da una ocupación y fragmentación del espacio urbano pues el sistema de transporte, a través de las grandes infraestructuras del transporte existentes en el territorio andaluz, ocupa el 0,66% de la superficie de nuestra Comunidad,

La concentración de vehículos tiene efectos sobre la salud, como las infecciones respiratorias por inhalación de gases

creando numerosas barreras que segregan físicamente las ciudades y territorios.

Concluye este diagnóstico con la necesidad de mejorar la sostenibilidad del sistema andaluz de transporte para corregir la actual tendencia.

TIPOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los transportes públicos de viajeros son aquellos que se llevan a cabo por parte de un tercero mediante retribución económica.

Éstos pueden ser regulares cuando se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, o discrecionales cuando se prestan por empresarios debidamente autorizados por la administración pero no tienen itinerario, calendario ni horario pautado.

Asimismo, existen distintas formas modales en virtud del medio que se elija: ferroviario, terrestre por carretera, aéreo y marítimo. Dentro de los servicios regulares de transportes, sería conveniente distinguir entre los transportes urbanos y los metropolitanos.

Transportes Urbanos: son aquellos que se desarrollan de manera íntegra dentro de un mismo término municipal. Estos servicios se prestan a través de una empresa pública o privada, en régimen concesional o por otros modos de gestión según establezcan las distintas corporaciones locales competentes.

Transportes Metropolitanos: son los que se producen en el ámbito metropolitano, considerándose como tal los constituidos por municipios contiguos y completos entre los que se produzcan comunicaciones derivadas de su interrelación económica, laboral o social.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Para una mejor ordenación de los transportes, las administraciones públicas se deben dotar de unos mecanismos de planificación, que permitan en este caso organizar por una parte las formas y modos de movilidad y por otra las infraestructuras necesarias para una articulación adecuada dentro de un territorio. En Andalucía los programas que se encargan de

ello son el Plan de Transporte Metropolitano y el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013.

Plan de Transporte Metropolitano

El Plan de Transporte Metropolitano es el principal instrumento de ordenación y coordinación de los transportes en el interior de cada uno de los ámbitos metropolitanos. Éste debe definir el sistema en el ámbito urbano y realizar las previsiones necesarias para su adecuación a gestión y financiación.

Cada uno de los planes que se elaboren deberán contener al menos lo siguiente:

- Delimitación y justificación de su ámbito.
- Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.
- Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- Determinaciones de ordenación

y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.

- Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes por los diversos operadores.
- Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.
- Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Estos documentos una vez aprobados reglamentariamente son de obligado cumplimiento y las administraciones públicas con competencia en la materia deberán ajustarse a lo establecido en los mismos.

La situación a día de hoy es que aunque la Ley de Ordenación de



los Transportes en Andalucía dedica su Título III a la ordenación y coordinación, y más concretamente el Capítulo I, y dentro del mismo a los Planes de Transporte metropolitano, no todas las zonas existentes han terminado de elaborar estos documentos, siendo un lastre para un mejor diseño de las políticas de transportes.

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013

El Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, aprueba el Pista, un instrumento estratégico que es la principal referencia para la concertación de las políticas de una comunidad autónoma en materia de transporte y de sostenibilidad, con los correspondientes planes estatales y de la Unión Europea.

Parte de una serie de problemas relacionados con el incremento del transporte (consumo energético, emisión de gases de efecto invernadero, accidentes por circulación, el ruido y otros efectos sobre la salud, congestión urbana, ocupación y fragmentación del espacio urbano) que exige respuestas con el fin de mejorar, en definitiva, la

calidad de vida. Las medidas más destacables que recoge este Plan son:

- Mejora de las redes viarias recogiendo plataformas reservadas para el transporte público.
- Adaptación de los entornos urbanos a la movilidad autónoma no motorizada (a pie y en bicicleta).
- Discriminación del tráfico en espacios con especial valor ambiental y paisajístico, buscando itinerarios alternativos.
- Ampliación y modernización de la red de servicios de autobús.
- Mejora y calidad de los servicios de viajes por carretera, fortaleciendo los derechos de la población usuaria de los transportes públicos.
- Garantizar el principio de igualdad y accesibilidad universal a los servicios públicos de transporte para las personas de movilidad reducida.
- Mejora de la accesibilidad intermodal (peatonal, bicicleta, autobús y vehículo privado) a las estaciones, así como la supresión de barreras para personas de movilidad reducida.
- Integración de los servicios regionales y de cercanías de

ferrocarriles con el resto de los servicios de transporte público.

- Fomento de los desplazamientos en modos de transporte autónomos.

DERECHOS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TERRESTRE

Los usuarios del transporte público colectivo por carretera tendrán los siguientes derechos:

- A tener acceso a la compra de billetes en los locales, vehículos en ruta de la empresa prestadora del servicio, estaciones de viajeros y agencias. La venta de billetes debe iniciarse al menos con treinta minutos de antelación de la partida, hasta los diez minutos anteriores a la misma.
- A la anulación del billete siempre que tenga lugar antes de las dos horas del inicio del viaje. La devolución del importe del billete que corresponde al usuario será del 90% si la anulación se produce

antes de las 48 horas del inicio del viaje y el 80% si se produce entre las 48 horas y las dos horas anteriores a la partida.

- A ser admitidos siempre que no sobrepasen las plazas disponibles en cada expedición, abonen el precio del servicio, reúnan las condiciones debidas de salubridad e higiene, no porten objetos que puedan causar peligro o incomodi-

dades a los usuarios por su volumen y composición y cumplan las normas de educación y convivencia.

- A no viajar de pie salvo en los

casos permitidos por la ley: cuando el trayecto es de hasta 10 Km. se permite a la empresa prestadora sobrepasar el 100% de la capacidad establecida en la ficha de inspección técnica del vehículo, mientras que para recorridos entre 10 y 17 Km. se puede sobrepasar el 80%, un 60% en recorridos entre 17 y 25 Km y un 40% en trayectos de entre 25 y 30 Km., aunque en este caso es necesaria una autorización excepcional de la administración competente.

- A estar cubierto por una póliza de seguro obligatorio de viajeros.

Los mayores problemas para los usuarios a la hora de utilizar el transporte público regular se producen debido a los incumplimientos de los horarios y a la pérdida de equipaje. En el primer caso el usuario podrá solicitar la indemnización de los daños y perjuicios causados por el retraso. En caso de pérdida o deterioro del equipaje, el usuario podrá requerir a la empresa prestadora del servicio 12,02 euros por Kg. con independencia de su contenido real, pudiéndose sin embargo contratar un seguro complementario para que el usuario posteriormente pueda exigir el importe en el que se haya valorado la maleta. La contratación por parte del usuario de este seguro complementario es recomendable cuando el equipaje contenga objetos de valor.

En relación a los transportes por carretera, las reclamaciones deberán tramitarse a través de las hojas de reclamaciones que el usuario podrá solicitar en la empresa transportista, debiendo ésta dar una respuesta en el plazo de diez días. No obstante, si persiste el conflicto, podrá acudir a las Juntas Arbitrales de Consumo, a

las Juntas Arbitrales de Transporte o en última instancia, ante la Justicia.

DERECHOS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

La Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía recoge en su Título III un apartado dedicado a los consumidores y usuarios, quienes adquieren una serie de derechos en los contratos que celebren con las empresas prestadoras del servicio ferroviario. Éstas estarán obligadas a respetar los niveles de calidad que determine la consejería competente en materia de transporte, quien autorizará las condiciones generales de contratación.

Los derechos a los que hace mención la Ley son los siguientes:

- Ser informado por la empresa ferroviaria con la suficiente antelación del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos, así como de las alteraciones que puedan sufrir.
- Disponer de puntos de información, cancelación automática de billetes y venta tradicional dotados con medios de pago no monetarios, así como a tener información

clara sobre el horario y funcionamiento de estos servicios, todo ello en los términos en que se prevea reglamentariamente.

- Contratar, en su caso por vía telemática, la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan y se apeen las personas usuarias. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servi-

cios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.

- Recibir los equipajes y mercancías en el mismo esta-

do en el que se entregan para la realización del transporte.

- Recibir el servicio satisfaciendo los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.

- Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a las normas de defensa y protección, actividad, desenvolvimiento y calidad de las personas consumidoras y usuarias. Los contratos tipo de transporte que afecten a las personas usuarias del

servicio deberán ser previamente aprobados por la consejería competente en materia de transportes, previo informe de la consejería competente en materia de consumo.

- Ser indemnizadas por la empresa ferroviaria, en caso de incumplimiento por esta de las obligaciones que le impongan esta Ley y las disposiciones que la desarrollen o

de las asumidas en el contrato celebrado con ella.

- Ser informado de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan

surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.

- Exigir que las empresas prestatarias de los servicios de transportes cuenten con equipamiento y material sanitario adecuado, así como que el personal esté preparado para atender situaciones de emergencia sanitaria en los términos previstos reglamentariamente.

Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes y, en particular,

El usuario del transporte público terrestre tiene derecho a recibir sus equipajes y mercancías en el mismo estado en el que se entregaron

las normas reguladoras de los derechos de los consumidores y usuarios, así como disposiciones de Derecho Comunitario.

Las personas usuarias, en el caso de padecer algún conflicto con el servicio de transporte ferroviario, podrán acudir ante las Juntas Arbitrales de Transporte o ante las Juntas Arbitrales de Consumo y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, pues todas ellas están facultadas para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.

Las empresas ferroviarias deberán tener a disposición de las personas usuarias de los servicios un libro de quejas y reclamaciones, editado con arreglo al modelo establecido por las normas aplicables en consumo.

OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Los usuarios de los transportes públicos deberán cumplir las siguientes obligaciones:

- Acceder o abandonar el vehículo en las paradas habilitadas a tal efecto, no pudiendo hacerlo, salvo causa justificada, fuera de las mismas.

- No distraer la atención del conductor del vehículo ni entorpecer la labor del mismo cuando este se encuentre en marcha.

- Viajar en los lugares habilitados para los usuarios, procurando no dificultar el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.

- Está prohibido fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte.

- Adquirir el billete correspondiente al trayecto realizado, según la tarifa aprobada, así como facilitar a los empleados de la empresa concesionaria o funcionarios competentes en materia de transporte cuantas veces sea requerido para ello.

- Reunir las condiciones mínimas de sanidad e higiene necesarias para evitar incomodidad o riesgo al resto de usuarios.

- Respetar los vehículos e instalaciones, especialmente los mecanismos de apertura y cierre de los vehículos así como los dispositivos de seguridad y socorro.

SEGUROS

Los viajeros que se desplacen en transportes públicos por carretera, por ferrocarril o



por cable deberán estar cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros regulado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Asimismo, las empresas prestadoras de los referidos servicios de transporte estarán obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte, cuando así se establezca expresamente en las normas reguladoras de cada tipo específico de transporte o en la normativa general de seguros.

El coste de los seguros previstos tendrá la consideración de gasto de explotación y será por tanto repercutible en las correspondientes tarifas.

INTERVENCIÓN DE LOS PODERES PÚBLICOS

El principal problema para el desarrollo de un transporte público útil y eficaz es la necesaria labor planificada de los poderes públicos en detrimento del transporte privado. En muchos

foros se habla de la adopción de políticas de discriminación positiva a favor del desarrollo del transporte público.

Hasta el momento, la respuesta de los poderes públicos ha sido aplicar medidas con una preocupante falta de perspectiva y visión

de futuro que ayuda, de esta manera, a la proliferación del uso y, por consiguiente, a la dependencia de los ciudadanos del transporte privado.

Las diferentes administraciones

públicas anteponen la construcción de grandes infraestructuras a la adopción de medidas promotoras del transporte público. Se trata, en definitiva, de la elección y definición de una política que favorece el uso del transporte privado motorizado, pues de esta forma se planifican y ejecutan autopistas, grandes aparcamientos, etc.

No obstante, en los últimos años, y debido principalmente a la gran dependencia energética de la Unión Europea, se vienen elaborando por las diferentes administraciones públicas competentes en la

Los viajeros de transportes públicos por carretera, ferrocarril o cable deberán estar cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros

materia, distintos estrategias y planes que, en principio, conducen a la formulación de políticas de desarrollo del transporte público.

Las diferentes instituciones de la Unión Europea elaboraron el denominado Libro Blanco del Transporte que no apuesta decididamente por la proliferación del transporte público, aunque introduce medidas potenciadoras del mismo. La importancia del transporte para el territorio de la Unión Europea resulta funda-

mental, por cuanto representa el 10% de su Producto Interior Bruto y emplea a más de diez millones de personas. El

constante incremento del tráfico de personas y mercancías genera la necesidad de articular medidas que, cuanto menos, racionalicen estas circulaciones.

Conviene tener en cuenta que, en este ámbito, la política liberalizadora de la Unión ha sido muy intensa afectando especialmente a los sectores ferroviario y aéreo. En este último, se ha adoptado la política denominada “*de cielos*

abiertos”. No obstante, una de las principales preocupaciones que los órganos institucionales de la Unión Europea muestran es el predominio, en especial en la circulación de particulares, del transporte por carretera frente a otros modos de desplazamiento. Los porcentajes de medios de transportes empleados resultan bastante esclarecedores.

Mientras que en el transporte de mercancías los porcentajes se

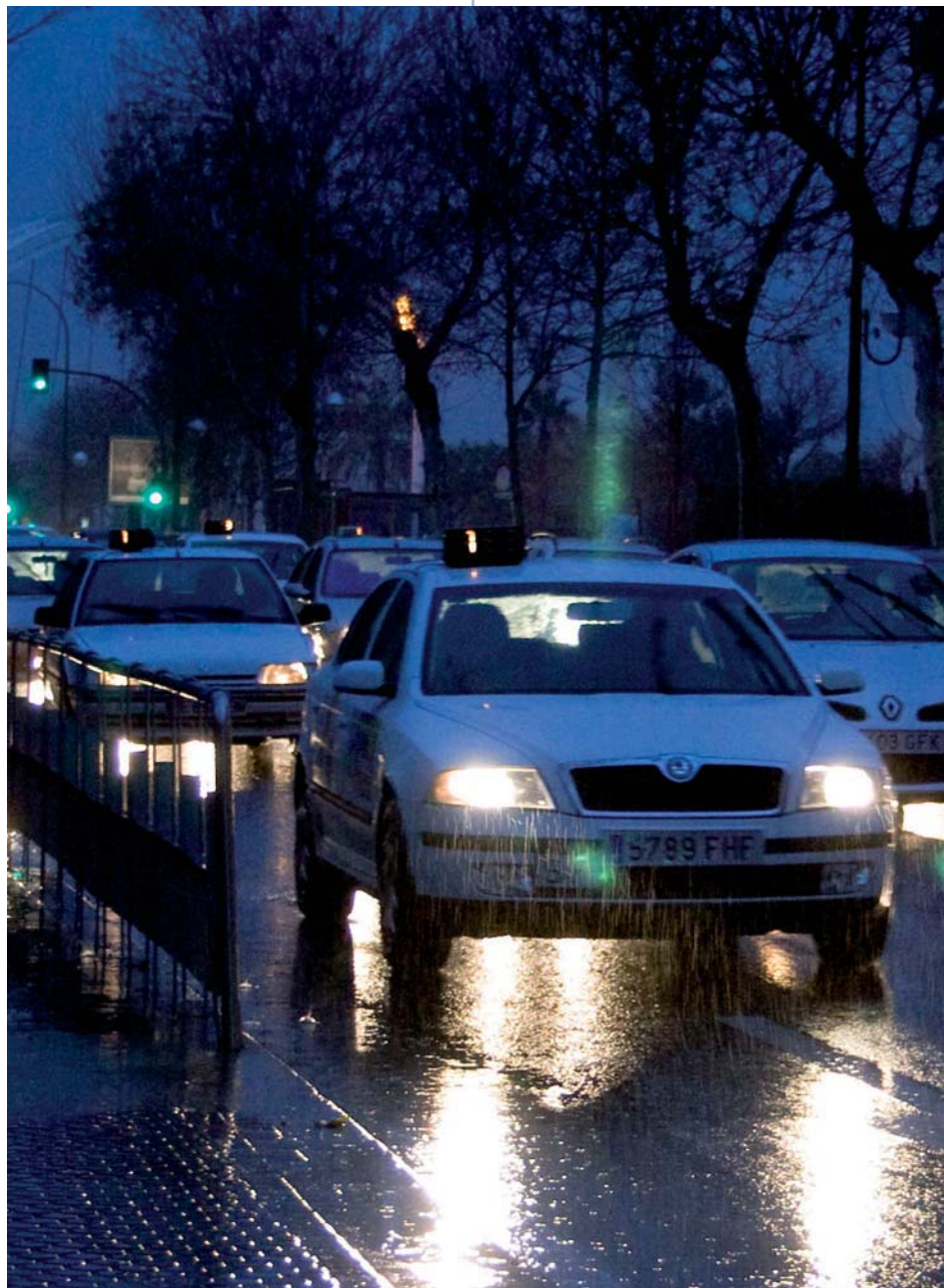
encuentran más segmentados (44% por carreteras, 39% por vía marítima, 10% por ferrocarril y 3% por vías navegables interiores), en el

La política liberalizadora de la UE ha sido muy intensa, afectando especialmente a los sectores ferroviarios y aéreo

transporte de pasajeros el predominio de la carretera resulta casi absoluto (81% por carretera, 6% por ferrocarril y 8% del avión).

Las medidas que en beneficio del transporte público se recogen en el Libro Blanco son las siguientes:

- Revitalizar el ferrocarril, pero para ello será necesario el fomento de medidas que garanticen la calidad de los servicios ferroviarios y los derechos de los



usuarios. Concretamente, una propuesta de directiva fijará las condiciones de compensación en caso de retraso e incumplimiento en las obligaciones de servicio. También se adoptarán medidas sobre la elaboración de indicadores de calidad de los servicios, las condiciones contractuales, la transparencia de la información a los pasajeros y los mecanismos de resolución extrajudicial de los conflictos.

- Controlar el crecimiento del transporte aéreo, reconciliándolo, de esta forma, con el medio ambiente.

- Vincular los diferentes modos de transporte para conseguir la intermodalidad, de manera que se integren mediante combinaciones tren-carretera, tren-barco, tren-avión...

No obstante, la apuesta por el transporte público no resulta clara, por cuanto también se recoge la construcción de grandes infraestructuras de ámbito transnacional. A nivel estatal, la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 recoge una serie de medidas que podrían ser más efectivas en el desarrollo del

transporte público. Este plan recoge una serie de marcos sectoriales (agricultura y pesca, edificación, etc...) incluyendo lógicamente el transporte, cuyo objeto, como indica su denominación, viene referido a la disminución de la dependencia energética de España para llevar a cabo su actividad económica. Y es que el 36% del consumo total de energía final procede de la actividad del transporte, superando a la industria. Además, prácticamente el 100% de los combustibles para los vehículos tienen su origen en los derivados del petróleo. Cabe destacar la introducción como criterio de evaluación de indicadores relativos al sector:

- Inversiones en infraestructuras energéticamente sostenibles, incluyendo porcentajes de carriles bus sobre el total de la red, autobuses alternativos, población metropolitana a menos de trescientos metros de parada de transporte público, viajes al trabajo sin coche, plazas disuasorias de aparcamiento, densidad de carriles bici.
- Cambio del modo de transporte.
- Uso más eficiente de los medios de transporte, incluyendo la categoría de conducción

eficiente (menos energética), o de la ocupación de los vehículos privados.

Estos indicadores se utilizarán para evaluar las siguientes medidas:

- Elaboración de planes de movilidad urbana. El objetivo de esta medida es actuar sobre los desplazamientos urbanos para conseguir cambios importantes y lograr una

mayor participación de los medios más eficientes de transporte, en detrimento de la utilización del uso del

vehículo privado con baja ocupación, y fomentar el uso de modos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta. Estos planes deben ser impulsados por las autoridades municipales. La elaboración de un plan de movilidad sostenible requiere una metodología de participación y de concienciación social, publicidad y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propues-

tas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

Estos planes de movilidad urbana incluyen, entre otros, cuestiones como intercambios modales, áreas con restricción al tráfico, fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, oferta de mayor calidad de medios colectivos, tele-

trabajo, centros de coches compartidos, etc.

- Planes de transporte en empresas y centros de actividad con más de doscientos trabaja-

dores, con el fin de reducir la participación de los desplazamientos en vehículo privado con baja ocupación en la movilidad desde el domicilio hasta el lugar de trabajo o estudio.

- Mayor Participación de los Medios Colectivos en el Transporte por Carretera, frente a la participación del vehículo turismo, mejorando las infraestructuras del transporte público por carretera como la calidad del servicio.

La elaboración de un plan de movilidad sostenible requiere una metodología de participación y de concienciación social

- Mayor participación del ferrocarril en el transporte interurbano.

A nivel andaluz, destacan dos disposiciones con implicaciones en la proliferación del transporte público, el anteriormente señalado Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 y por otro lado, el Decreto 279/2007, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética, el cual persigue la aproximación a un nuevo modelo energético que dé respuesta a las necesidades de abastecimiento de energía de la sociedad andaluza sin generar desequilibrios ambientales, económicos y sociales, en el contexto de un desarrollo sostenible para Andalucía. Se incluyen fundamentalmente en materia de transporte público las siguientes medidas:

- Realización de campañas de fomento de los modos de desplazamientos más eficientes. Se pretende fomentar modos de desplazamiento energéticamente más eficientes como el transporte público, el coche compartido, el ciclomotor y la bicicleta en detrimento del vehículo privado

de baja ocupación.

- Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios. La medida incluye el fomento de planes de transporte en grandes centros industriales, comerciales o de servicios y en las empresas de más de doscientos trabajadores, la asignación de un responsable para su gestión y el fomento de la realización de estudios energéticos a empresas de transporte industrial, de pasajeros o de mercancías para la mejora de la gestión energética de su flota de transporte.
- Fomento de la realización de planes de movilidad urbana, mediante la redacción de planes de movilidad de ámbito metropolitano y municipal e impulso de la redacción de Planes de Movilidad Sostenible en los ámbitos territoriales gestionados por los consorcios metropolitanos de transporte y a nivel municipal, con el objetivo de asegurar la accesibilidad mediante transporte público y medios no motorizados.
- Fomentar la realización de estudios energéticos de movilidad en las flotas de vehículos



que presten servicio de transporte público regular de viajeros para la mejora de su gestión.

Propuesta con la que se pretende evaluar el esquema de funcionamiento actual del transporte público regular de viajeros de uso general, localizando el potencial de mejora de la eficacia en las rutas realizadas y la gestión del mismo. Se contemplan además en esta medida el desarrollo de experiencias pilotos para la mejora del transporte público y su integración con otros modos de transporte.

- Desarrollar un programa de renovación de la flota de vehículos de transporte público urbano de ayuntamientos o empresas públicas, alimentados con gasolina, gasóleo, propulsión híbrida, con pilas de combustible, impulsados a gas natural o biocarburantes.

Por otra parte, merece mención el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, pues van dirigidas a las personas de

movilidad reducida. Se trata de una disposición de carácter transversal orientada a ser aplicada en diversas actividades de las administraciones. Centrándonos en el transporte público las actuaciones más destacables son las siguientes:

- Todos los autobuses que realicen servicios de transporte colectivo urbano deberán ser de piso bajo, salvo que a criterio del correspondiente ayuntamiento, el itinerario lo imposibilite.
- En los servicios de transporte público interurbano regular permanente de uso general, cuyo itinerario discorra íntegramente dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en los que se disponga de diez o más vehículos, se garantizará que al menos el 15% de éstos sean accesibles de acuerdo con los dispositivos técnicos establecidos en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, determinándose por la consejería competente en materia de transporte, la línea y horarios concretos en los que van a prestar servicios, teniendo en cuenta la integración social y laboral de las personas con movilidad reducida.

Los taxis o vehículos especiales accesibles deberán reunir las condiciones establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre. En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5% o fracción de las licencias de taxis correspondan a vehículos adaptados conforme dispone el artículo 8 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.

La formulación de estos planes y estrategias resulta positiva, pero, necesariamente, debe ir acompañada de una voluntad política para

poner en práctica las medidas recogidas.

En muchas ocasiones, la adopción de las actuaciones antes mencionadas se ven dificultadas por la falta de coordinación entre las diferentes administraciones implicadas (locales, andaluza, estatal y europea), así como por las restricciones presupuestarias.

Asimismo, los ciudadanos deben ser conscientes del incremento del uso del transporte público o autónomo en menoscabo del privado motorizado en aras de aumentar nuestra calidad de vida.



FACUA Almería: Federico García Lorca, 104. 04005 Almería - Teléfono: 950 269 350

FACUA Cádiz: Avenida de Andalucía, 88. 11008 Cádiz - Teléfono: 956 259 259

FACUA Córdoba: Doce de Octubre, 16. 14001 Córdoba - Teléfono: 957 488 108

FACUA Granada: Horno del Espadero, 12. 18005 Granada - Teléfono: 958 262 465

FACUA Huelva: Duque de Ahumada, 12. 21004 Huelva - Teléfono: 959 254 911

FACUA Jaén: Pedro Poveda, 1, bajo. 23700 Linares - Teléfono: 953 699 327

FACUA Málaga: Pedro de Toledo, 1. 29015 Málaga - Teléfono: 952 276 908

FACUA Sevilla: Resolana, 8. 41009 Sevilla - Teléfono: 954 376 112

Oficinas centrales: Bécquer, 25 A - 41002 Sevilla

Administración: 954 902 365

Gabinete de Comunicación y Publicaciones: 954 900 078

Gabinete Jurídico: 954 383 610

Fax: 954 387 852

Correo-e: facua@facua.org

andalucia.facua.org

Publicación subvencionada por



Ferrocarriles de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Publicación impresa
en papel ecológico

