



## **JORNADA "LA AGENDA 2030 Y SUS IMPLICACIONES EN EL ÁMBITO DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL" 11 DICIEMBRE 2020**

### **LA MOVILIDAD COMO NUEVO PARADIGMA EN SINTONÍA CON LOS OBJETIVOS 2030**



MARC TARRÉS VIVES  
UNIVERSIDAD DE BARCELONA

# NOMENCLÁTOR PARA ENTENDER LA NUEVA MOVILIDAD



# URBANIZACIÓN: REALIDAD IRREVERSIBLE PESE AL COVID

- DATOS:

- POBLACIÓN URBANA EN EL MUNDO: 55,7% (2019)
- ESPAÑA: 81%
- PORCENTAJES SIMILARES EN PAISES DE NUESTRO ENTORNO: FRANCIA (81%); ITALIA (71%); ALEMANIA (71%); PORTUGAL (66%); UNIÓN EUROPA (75%). 4 DE CADA 5 EUROPEOS VIVE EN CIUDADES
- CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN URBANA (2019): MEDIA UNIÓN EUROPEA (0,5%); ESPAÑA (0,9%)
- ¿CUÁL ES LA DETERMINACIÓN CENSAL DEL CARÁCTER URBANO?
  - NN.UU LO FIJA EN 2.000 HABITANTES (ALEMANIA, FRANCIA, PORTUGAL).
  - ESPAÑA: (CRITERIOS DE ART. 26 LRBL: 5.000 /20.000) INE: 10.000 HABITANTES
  - BÉLGICA, AUSTRIA: 5000
  - DINAMARCA: 250
- CIUDAD: CIUDAD CENTRAL –CONURBACIÓN: PROCESO DE HIPER-URBANIZACIÓN. ESTIMULADO POR EL DESARROLLO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVOS (FERROCARRIL, TRANVÍA) Y LUEGO POR LOS MODOS AUTOMOTORES (AUTOBUSES, MOTOCICLETAS, AUTOMÓVIL PARTICULAR). CONDICIONANTES DE LA PLANIFICACIÓN URBANA.

# SISTEMA URBANO EN ESPAÑA

- CUATRO GRANDES ÁREAS URBANAS DE MÁS DE 1.000.000 HABITANTES (MADRID, BARCELONA, VALENCIA Y SEVILLA)
- NUEVE ÁREAS URBANAS ENTRE 500.000 Y 1.000.000 HABITANTES (BILBAO, MÁLAGA, ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS, ZARAGOZA, ALICANTE/ELCHE, BAHÍA DE CÁDIZ, VIGO/PONTEVEDRA, MURCIA, PALMAS DE GRAN CANARIA)
- 35 ÁREAS URBANAS COMPRENDIDAS ENTRE 100.000 Y 500.000 HABITANTES
- 30 ÁREAS URBANAS COMPRENDIDAS ENTRE 50.000 Y 100.000 HABITANTES
- TOTAL: 78 ÁREAS URBANAS MAYORES DE 50.000 HABITANTES
- MUNICIPIOS DE 10.000 A 50.000 PASAN DE 550 A 750 DESDE 1978 A 2017.
- LAS 7 GRANDES CIUDADES ESPAÑOLAS HAN INCREMENTADO UN 43% SU POBLACIÓN EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS EN LAS ÚLTIMAS 4 DÉCADAS
  - EXPANSIÓN RESUELTA CON TRANSPORTE PRIVADO
  - TRANSPORTE PÚBLICO SE HA DESARROLLADO Y ES LA ALTERNATIVA PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE
  - INCREMENTO ZONAS DE BAJA DENSIDAD



# OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

- ODS 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

- META: TRANSPORTE PÚBLICO

- SEGURO
    - ASEQUIBLE
    - ACCESIBLE
    - SOSTENIBLE

**Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

# UN LARGO RECORRIDO QUE SE QUIERE HACER REALIDAD

- ESCASA CALIDAD AMBIENTAL DEL MEDIO AMBIENTE URBANO
- (DOCUMENTOS NN.UU / UE LIBRO VERDE SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO (1990) /AGENDA 21 / ESTRATEGIA MEDIO AMBIENTE URBANO 2004 / PACTO VERDE EUROPEO 2019 /
- LAS ZONAS URBANAS DESEMPEÑAN UN IMPORTANTE PAPEL EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE LA UE PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE
- IMPORTANTE E INSUSTITUIBLE PAPEL DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL QUE ES LA CONOCEDORA DE LA REALIDAD

# PROBLEMAS EVIDENTES

- LOS PROBLEMAS:

- CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA (TAMBIÉN ACÚSTICA –ESTADO DE ALARMA-): CALIDAD DEL AIRE LIGADA AL TRÁFICO
- TRÁFICO (AUTOMÓVILES) SUPONE APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO (VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN PERO TAMBIÉN DE LOS ESTACIONADOS EN LA VÍA PÚBLICA –ZONAS DE RESIDENTES SE DISCUTEN POR SU COSTE ECONÓMICO-
- EFECTOS SOBRE LA SALUD DE LOS CIUDADANOS Y, ESPECIALMENTE, COLECTIVOS VULNERABLES
- AEMA: ENTRE UN 70%-80% DE LAS CIUDADES EUROPEAS DE MÁS DE 500.000 HABITANTES NO REÚNE LOS NIVELES MÍNIMOS DE CALIDAD DE LA ATMÓSFERA REQUERIDOS POR LA OMS (TOMADOS POR LA UE –DEMANDA CONTRA REINO DE ESPAÑA ANTE TJUE-

# PROBLEMAS EVIDENTES

- LOS PROBLEMAS:

- AUTOMÓVILES PRIVADOS: INFRAUTILIZADOS, CONTAMINANTES, USO DEL ESPACIO PÚBLICO, ELEVADOS COSTES DE INFRAESTRUCTURA, MEDIO INADECUADO PARA EL DESPLAZAMIENTO URBANO
- LA CIUDAD DE LA SEGUNDA MITAD SEL SIGLO XX SE VUELCA EN EL AUTOMÓVIL Y SUSTITUYE MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO ELÉCTRICOS POR OTROS DE COMBUSTIÓN. ADAPTA EL ESPACIO PÚBLICO AL USO DEL AUTOMÓVIL. ESTE ESCENARIO ES EL QUE ESTÁ DESDE HACE TIEMPO EN REVISIÓN Y SE QUIERE REVERTIR.
- PERO LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE SE INCREMENTAN: RESPUESTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO
- FINANCIACIÓN INSUFICIENTE ¿GASTO INEFICIENTE?

# UN NUEVO MOMENTO ¿UNA OPORTUNIDAD?

- CAMBIO DE ESCENARIO:
  - TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN
- REIVINDICACIÓN DE LA CIUDAD POR SUS CIUDADANOS
  - LA CALLE SE REIVINDICA COMO ESPACIO SOCIAL Y NO DE TRÁNSITO
  - REIVINDICACIÓN DE LA CIUDAD DE PROXIMIDAD: TRABAJO, COMPRAS, OCIO, RESIDENCIA)
- CAMBIOS SOCIALES RELEVANTES LIGADOS A NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE
  - TAXI- VTC
  - MEDIOS DE TRANSPORTE PERSONAL (MICROMOVILIDAD)
- COVID: CRISIS COMO OPORTUNIDAD
  - ACELERACIÓN DE CAMBIOS
  - TELETRABAJO
  - PARÓN TURÍSTICO

# COVID

EL COVID HA SUPUESTO TAMBIÉN:

UN DESAFÍO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO (DESCENSO DRÁSTICO DE LOS USUARIOS / MANTENIMIENTO DEL SERVICIO)

UNA “REIVINDICACIÓN” DEL AUTOMÓVIL PRIVADO COMO ELEMENTO DE TRANSPORTE “SEGURO”

MENOR MOVILIDAD DESDE Y HACIA LA CIUDAD (SE HAN RESENTIDO INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS, PORTUARIAS, FERROCARRIL)

MENOR DESPLAZAMIENTO DE VIAJEROS PERO INCREMENTO DE MERCANCÍAS

DISTRIBUCIÓN CAPILAR DE LAS ADQUISICIONES MEDIANTE COMERCIO ELECTRÓNICO

LA PANDEMIA COVID 19 HA DEMOSTRADO LA NECESIDAD DE LA MULTIMODALIDAD PARA MEJORAR LA RESILIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

# COVID



Brussels, 9.12.2020  
COM(2020) 789 final

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN  
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL  
COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS**

**Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the  
future**

{SWD(2020) 331 final}

**PARA LA COMISIÓN EUROPEA:**

“LA CRISIS PROVOCADA POR LA PANDEMIA COVID-19 DEBE SERVIR PARA ACELERAR LA DESCARBONIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE TODO EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD, IMITANDO SU IMPACTO NEGATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE Y MEJORANDO LA SEGURIDAD Y SALUD DE LOS CIUDADANOS... LA COMISIÓN RECONOCE QUE ESTA TRANSFORMACIÓN, QUE DEBE SER SOCIALMENTE JUSTA Y EQUITATIVA, NO SERÁ FÁCIL Y REQUERIRÁ LA DEDICACIÓN Y APOYO DE TODOS LOS ACTORES DEL TRANSPORTE, ASÍ COMO UN AUMENTO DE LAS INVERSIONES GENERADORAS DE CRECIMIENTO DE LOS SECTORES PÚBLICO Y PRIVADO”

# ENTES LOCALES ANTE EL NUEVO ESCENARIO

- COMPETENCIAS LOCALES AMPLIAS NO SIEMPRE QUIZÁS COBERTURA LEGAL CLARA
- COMPETENCIAS EN MOVILIDAD, URBANISMO, MEDIO AMBIENTE, CALIDAD DEL AIRE (ART. 25 LRBRL)
- CIERTO QUE LA COMBINACIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN Y CALIDAD DEL AIRE OFRECE UNA COBERTURA LEGAL COMPETENCIAL Y MATERIAL EXPRESA PARA UNA POLÍTICA LOCAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
- OBLIGACIÓN DE PRESTAR TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS (ART. 26 LRBRL)
- INSTRUMENTOS LEGALES RELEVANTES COMO LOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (LES)
- ABUNDANTES PLANES, PROYECTOS, ESTUDIOS DE CARÁCTER NO NORMATIVO Y CON INFORMACIÓN MUY RELEVANTE
- DECISIONES CONTROVERTIDAS. POR EJ. SE HAN ADOPTADO MEDIDAS RESTRICTIVAS –YA PREVISTAS- COMO LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES. DE LAS QUE YA HABLAREMOS Y QUE AFECTAN A FURGONETAS. CASO DE BARCELONA A PARTIR DE ABRIL 2021 RESTRICCIONES DURANTE EL DÍA. ¿ES EL MEJOR MOMENTO?

# ENTES LOCALES ANTE EL NUEVO ESCENARIO

- INSTRUMENTOS
- MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DIRECTA
- PRESTACIÓN SERVICIOS PÚBLICOS LOCALES
- MEDIDAS DE FOMENTO
- MEDIDAS INFORMATIVAS, INFORMATIVAS, DE ACOMPAÑAMIENTO
- EL RECURSO A LOS DATOS

# PUNTOS DE ATENCIÓN

- NUEVOS TEXTOS LEGALES EN MARCHA (CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE)
- ¿QUÉ PASA EN EUROPA?
- NECESIDAD DE REPLANTEAR LA MOVILIDAD URBANA EN TODOS Y CADA UNO DE SUS MEDIOS
- NECESIDAD DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA
  - LA CLÁUSULA DE PROGRESO
  - MOVILIDAD ECOLÓGICA "NUEVA LICENCIA PARA EL TRANSPORTE"
  - EL DOMINIO PÚBLICO ANTE UNA MOVILIDAD MULTIMODAL
  - CUENTA DE MOVILIDAD ¿CÓMO GESTIONARLA?
  - EL TRANSPORTE LOCAL "A DEMANDA" SE HA TRANSFORMADO Y COEXISTE CON EMPRESAS GLOBALES CON EL USO "NO ABIERTO" DE ALGORITMOS SOFISTICADOS
  - INEFICIENCIAS REGULATORIAS ¿SANDBOX REGULATORIO DE NUEVAS MOVILIDADES?
  - IMPORTANTE: NO EXISTE LEGISLACIÓN DE LA UE ESPECÍFICA PARA LOS SERVICIOS O PLATAFORMAS DE INTERMEDIACIÓN RELACIONADAS CON TAXI, PATINETES, BICICLETAS... ESTAMOS HABLANDO DE UN MERCADO ÚNICO DE SERVICIOS

# PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

PRINCIPIOS RECTORES (ART. 2)

OBJETIVOS (ART. 3) 2030: REDUCCIÓN GASES EFECTO INVERNADERO / ENERGÍAS RENOVABLES / EFICIENCIA ENERGÉTICA

OBJETIVOS 2050: NEUTRALIDAD CLIMÁTICA / DESCARBONIZACIÓN

PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SIN EMISIONES (ART. 12) AGE-CC.AA-ENTIDADES LOCALES

OBJETIVO 2050: PARQUE DE TURISMOS Y VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS SIN EMISIONES CO2

OBJETIVO 2030 A 2040: PENETRACIÓN Y EXTENSIÓN VEHÍCULOS CON NULAS O BAJAS EMISIONES DIRECTAS CO2

# PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

## MEDIDAS LOCALES:

MUNICIPIOS DE MÁS DE 50.000 HABITANTES Y TERRITORIOS INSULARES INTRODUCIRÁN EN LA PLANIFICACIÓN DE ORDENACIÓN URBANA MEDIDAS DE MITIGACIÓN QUE PERMITAN REDUCIR LAS EMISIONES DERIVADAS DE LA MOVILIDAD, INCLUYENDO AL MENOS:

- A) ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES NO MÁS TARDE DE 2030
- B) MEDIDAS PARA FACILITAR LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE, EN BICICLETA U OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE ACTIVO, ASOCIÁNDOLOS CON HÁBITOS DE VIDA SALUDABLES
- C) MEDIDAS PARA LA MEJORA Y USO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO
- D) MEDIDAS PARA FOMENTAR EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y OTROS COMBUSTIBLES SIN EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO, COMO EL BIOMETANO
- E) MEDIDAS PARA FOMENTAR EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE ELÉCTRICOS PRIVADOS, INCLUYENDO PUNTOS DE RECARGA
- F) MEDIDAS DE IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMPARTIDA,

# PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

## IMPORTANTE:

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

4. De acuerdo con la normativa de movilidad limpia aprobada por la Unión Europea y con las revisiones y mejoras posteriores que se acuerden, las comunidades autónoma insulares, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, podrán instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.



# Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte

## NUEVO PARADIGMA:

- A) INTRODUCCIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LA MOVILIDAD
- B) DESCARBONIZACIÓN
- C) CALIDAD DEL AIRE
- D) RETO DE LA CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN EN ENTORNOS URBANOS Y PERIURBANOS

**AGENDA 2030:** MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA “LA MOVILIDAD ES UN DERECHO, UN ELEMENTO DE COHESIÓN SOCIAL Y DE CRECIMIENTO ECONÓMICO”

## PROBLEMAS A LOS QUE SE PRETENDE DAR SOLUCIÓN. JUSTIFICACIÓN:

1. URGENCIA CLIMÁTICA: REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES
2. TRANSFORMACIÓN DIGITAL: “REVOLUCIÓN DISRUPTIVA” EN EL TRANSPORTE
3. COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN ADMINISTRACIONES MULTINIVEL (EUROPA / ESTADO / REGIONAL / LOCAL)
4. URBANIZACIÓN Y DESPOBLACIÓN RURAL
5. CAMBIOS DE DEMANDA Y CAMBIOS EN LAS TENDENCIAS EN MATERIA DE MOVILIDAD
  - a) TELETRABAJO
  - b) COMERCIO ELECTRÓNICO
  - c) CAMBIOS EN EL OCIO
  - d) REIVINDICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- 6. ELEVADO IMPACTO AMBIENTAL Y PRESUPUESTARIO**
- 7. NECESIDAD DE PLANIFICACIÓN RIGUROSA Y PRIORIZACIÓN EN LAS INVERSIONES PARA GENERAR MAYOR RETORNO SOCIAL**
- 8. NECESIDAD DE GARANTIZAR ADECUADOS MECANISMOS DE FINANCIACIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DEL “STOCK” DE INFRAESTRUCTURAS**
- 9. MAYOR INTERACCIÓN ENTRE POLÍTICAS SECTORIALES**
- 10. MARCO DE COLABORACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES ENTRE LOS ACTORES AFECTADOS**

## OBJETIVOS:

- A) FISCALIDAD DEL TRANSPORTE (USO ENERGÍAS RENOVABLES Y REDUCCIÓN  
EMISIONES)

B) FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE: ESTABLE, PREDECIBLE Y PROPORCIONAL

C) SUBVENCIONES Y AYUDAS: 1) DESCARBONIZACIÓN Y MEJORA CALIDAD DEL AIRE    2) IMPULSO DE LA  
TRANSFERENCIA MODAL)

D) PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

E) REGULACIÓN FOMENTO MOVILIDAD SOSTENIBLE

F) INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN EN TRANSPORTE Y MOVILIDAD

G) DIGITALIZACIÓN Y AUTOMATIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DATOS ABIERTOS (REGLAMENTO DELEGADO UE 2017/1926,  
SUMINISTRO DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN SOBRE DESPLAZAMIENTOS MULTIMODALES EN TODA LA UNIÓN. INCLUYE EL  
TRANSPORTE A LA DEMANDA)

H) INSTRUMENTOS PARA LA GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA (SISTEMA NACIONAL DE  
IDEA: NO DEBE QUEDAR NINGÚN TERRITORIO DESPROVISTO DE UNA AUTORIDAD PÚBLICA    QUE    ORGANICE LA  
MOVILIDAD (MODELO DE LA LEY FRANCESA 2019-1428, 24.12, DE ORIENTACIÓN DE    LAS MOVILIDADES –LOM–)

# REGLAMENTOS

## **REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2017/1926 DE LA COMISIÓN de 31 de mayo de 2017**

**que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión**

- (8) Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse a todos los modos de transporte de la Unión, tanto el programado (transporte aéreo, ferroviario -incluida la alta velocidad-, ferrocarril convencional y ligero, autocares de larga distancia, transporte marítimo -incluidos los transbordadores-, metro, tranvías, autobuses, trolebuses, funiculares), como el transporte a la demanda (autobús lanzadera, transbordador lanzadera, taxi, trayecto compartido ocasional, coche compartido, trayecto compartido, bicicleta compartida, bicicleta de alquiler, servicio público de transporte a la demanda («dial-a-ride») y el transporte personal (automóvil, motocicleta, bicicleta) y los desplazamientos a pie. Los desplazamientos a pie para cubrir partes de la primera y la última milla de un viaje son muy pertinentes para la información sobre desplazamientos multimodales y pueden aportar beneficios tanto medioambientales como de gestión de la red, así como directamente para la salud del viajero.

(19) En la actualidad existe un número sustancial de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en Europa, pero los servicios que ofrecen un resultado de encaminamiento completo de puerta a puerta se limitan principalmente al territorio de un Estado miembro. Una solución clave para mejorar la cobertura geográfica de los servicios de información sobre desplazamientos y para apoyar la información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión consiste en la conexión de los servicios locales, regionales y nacionales de información sobre desplazamientos, lo que exige el uso de herramientas tecnológicas con interfaces para conectar los sistemas de información existentes e intercambiar resultados de encaminamiento. Se recomienda que los servicios de información sobre desplazamientos utilicen la especificación técnica europea titulada «Sistemas de transporte inteligentes — Transporte público — API abierta para la planificación distribuida de viajes 00278420», actualmente en fase de finalización, al efectuar la planificación distribuida de viajes. Cuando los proveedores de servicios establezcan puntos de transferencia para la planificación distribuida de viajes, estos puntos de transferencia deben figurar enumerados en el punto de acceso nacional.



**CONCLUSIÓN:  
UNA CIUDAD SOSTENIBLE  
PARA UNA CIUDAD  
INCLUSIVA  
Y CON FUTURO PERO  
MANTENIENDO PUENTES  
CON EL PASADO**

**¡GRACIAS!**