



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

Informe de la segunda visita de trabajo a Alemania, ACE

1. Marco legal de la movilidad en Alemania

La política de transporte alemana está determinada en gran medida por las estructuras federales. La responsabilidades de planificación, ejecución y financiación se dividen entre el gobierno federal, los Länder (estados federales) y las administraciones territoriales (distritos rurales, ciudades).

El gobierno federal es responsable del mantenimiento de la red federal de carreteras (autopistas, carreteras principales) que forman la red principal de carreteras de Alemania (red de primer orden). Cuando las carreteras principales pasan por las ciudades cambian los ámbitos de responsabilidad. En esos casos la autoridad municipal se hace responsable del mantenimiento de las carreteras. La construcción y explotación de la red federal de carreteras se financia a través de los impuestos. Solo los camiones de más de 12 toneladas pagan peaje por utilizar las carreteras, una política que se extenderá a algunas de las carreteras principales a partir del verano de 2011. El gobierno federal es además responsable de la planificación de infraestructuras ferroviarias, pero el funcionamiento de la red ferroviaria lo garantiza la empresa German Rail Inc. (DB AG) que es propiedad del gobierno federal por lo que ambas partes se coordinan en materia de planificación y operación. La planificación de la red federal de carreteras principales se realiza a través del plan federal de transporte e infraestructuras. Sistemas similares para los ferrocarriles y el transporte fluvial federal.

Además el gobierno federal es responsable de la jurisdicción en materia de movilidad. (por ejemplo, la legislación en materia de tráfico, transporte de pasajeros, impuestos sobre el transporte). Un buen ejemplo de ello es la llamada "*Entfernungspauschale*" (suma agregada vinculada a la distancia) que permite a los trabajadores deducirse 0,30 EUR por kilómetro de la distancia entre sus hogares y el trabajo por jornada laboral, independientemente del medio de transporte utilizado (por ejemplo un trabajador que tiene que recorrer 50km y trabaja 220 días puede deducirse unos 3.300 EUR).

Actualmente existen pocas líneas de autobús de larga distancia, pero se planifica una extensión de esa red.

La influencia del gobierno federal en las políticas de transporte de los Länder y las administraciones territoriales se limite a medidas indirectas: por un lado con la aplicación de la legislación general y por otro con la financiación de proyectos especiales o piloto.

Los estados (Länder) son responsables de la construcción y el funcionamiento de la red de carreteras secundarias. La calidad de estas redes está determinada por el tamaño y el económico del estado en cuestión. El presupuesto para la red de carreteras secundarias es considerablemente menor que el de las carreteras principales.

Los estados son además responsables del transporte ferroviario regional para el que reciben apoyo financiero del estado federal (medios de regionalización). Este dinero se utiliza para financiar el funcionamiento de los ferrocarriles y mejorar su infraestructura. Los objetivos a cumplir por el transporte público los define la legislación en materia de transporte público local del estado.

Al igual que el gobierno federal, las autoridades estatales tienen la posibilidad de apoyar actividades locales iniciando sus propios proyectos o financiando dichas actividades. Este apoyo depende en gran medida del poder económico del estado. El impulso y apoyo de los Länders es particularmente importante para la organización actividades conjuntas de varias comunidades (sistema integrado de transporte público, etc.).

Las autoridades locales (distritos rurales, ciudades) y las comunidades son los responsables de la red de carreteras situada dentro de sus límites territoriales. El principal problema al que se enfrentan es la creciente disminución de medios financieros.

Las autoridades locales y las comunidades son responsables de la "movilidad diaria", conceptos como el transporte público, red de carriles peatonales y para bicicletas, seguridad vial, etc., por lo que desde el punto de vista de la población, los proyectos de movilidad más notables y significativos se llevan a cabo a este nivel local.

2. Informe resumido de las actividades

29 marzo 2011

Stefan Haendschke, DENA: Effizient mobil – el programa nacional de gestión de la movilidad en Alemania

- Effizient mobil es un programa de gestión de la movilidad coordinado por la Agencia Alemana de Energía DENA (Deutsche Energie-Agentur). El programa se desarrolló en colaboración con ACE y se basó en actividades realizadas por ACE en 2003. ACE formaba parte del grupo de dirección y sirvió de vínculo con los sindicatos y comités de empresa. Este fue el primer programa de gestión de la movilidad desarrollado en Alemania y funcionó desde junio de 2008 a diciembre de 2010. Más información en <http://www.effizient-mobil.de/>
- El grupo diana de este programa estaba constituido por empresas y trabajadores y las medidas aplicadas eran moderadas. Los sindicatos no estaban implicados en la configuración del proyecto, pero fueron invitados a las actividades del ACE y en algunos casos participaron en la aplicación del plan de movilidad a nivel de empresa.
- Dentro del marco de Effizient Mobil se creó una red de 15 regiones modelo en las que los municipios y las empresas podían solicitar ayuda para la gestión de la movilidad. La ayuda consistía en un estudio de movilidad gratuito (perfil de movilidad y accesibilidad, encuesta a los trabajadores) realizado por expertos externos. Al ofrecer asistencia gratuita Effizient Mobil buscaba crear interés por la gestión de la movilidad en empresas y comunidades.
- Se concedieron premios a las "mejores prácticas de gestión de la movilidad" (2009) y a "conceptos innovadores en gestión de la movilidad" (2010)
- El programa se desarrolló exitosamente
 - Aumentó notablemente el interés de las empresas y municipios por la gestión de la movilidad
 - Más empresas contrataron a expertos en gestión de la movilidad para que les asistiesen en la aplicación de las medidas propuestas

- Surgió un nuevo Mercado para los servicios de gestión de la movilidad

Basado en los resultados positivos se espera que haya una continuidad del programa durante el periodo 2011-2013. Además de proponer los mismos servicios, el programa se centrará en la evaluación (MaxSumo), la gestión de la calidad y el trabajo de relaciones públicas.

P: ¿Cuáles fueron los principales motivos que estimularon a las empresas a participar?

R: Cuestiones económicas, responsabilidad social corporativa y políticas generales vinculadas a EMAS, ISO 14000. El ser un programa de ámbito nacional coordinado por el ministerio le concedió al proyecto un carácter oficial. Esto tuvo un impacto significativo para las empresas.



Juliane Korn, ACE : ejemplos de proyectos y campañas de gestión de la movilidad

- Juliane Korn describe algunos ejemplos significativos de gestión de la movilidad en Munich, Frankfurt y Bremen:
 - Munich es una ciudad puntera en material de gestión de la movilidad. En 2001 se hizo una clara apuesta por la movilidad sostenible. Esto se debe al gran número de trabajadores que se desplazan y la capacidad limitada de las carreteras. Una de los aspectos clave de la gestión de la movilidad en Munich es la atención concedida a las buenas políticas de marketing.
 - Frankfurt introdujo con éxito el concepto Bici-Empresa que permite a las empresas y municipios ampliar el parque de bicicletas en el trayecto de casa al trabajo.
 - El ejemplo de Bremen que la recreación es una manera eficaz para promover la gestión de la movilidad
- Basándonos en estos y otros ejemplos, Juliane nos ofrece 10 sugerencias para el buen desarrollo de la gestión de la movilidad en las empresas:
 - 1/ desarrollar soluciones a medida
 - 2/ enfoque táctico de la gestión ("búsqueda de oportunidades")
 - 3/ compromiso entre la dirección de la empresa y los trabajadores
 - 4/ los "grupos de movilidad" constituyen embajadores eficaces del proyecto
 - 5/ el marketing y la comunicación son aspectos muy importantes
 - 6/ comenzar con un análisis de las estructuras y procesos de movilidad
 - 7/ se requiere voluntad y perseverancia
 - 8/ hay que ser consecuentes a la hora de aplicar medidas restrictivas (p.e. gestión de aparcamientos)
 - 9/ abordar la cuestión desde una perspectiva personal, dar un buen ejemplo
 - 10/ continuidad

Martin Stuber, DGB

- Martin Stuber del sindicato DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund – Asociación que agrupa a los sindicatos alemanes) ilustra la difícil situación en que se encuentran los sindicatos alemanes al promover políticas medioambientales y a la vez defender el empleo en la industria del automóvil. El 70% del empleo en Alemania está directa o indirectamente vinculado a la industria automovilística. El viejo dicho “El transporte crea empleo” está aún vigente. Como ejemplo de ello Martin explica la cuestión de la limitación de la velocidad: la mayoría de los sindicatos están en contra de dicha limitación.

P: ¿Existe una estructura sindical para abordar la gestión de la movilidad?

R: En realidad no. Solo Martin Stuber se encarga de la gestión de la movilidad. Existe una persona responsable a nivel de coordinación, pero la movilidad es uno de los 6 o 7 temas de los que se encarga y nunca es el más importante.

Matthias Knobloch, DGB & ACE

- Matthias Knobloch explica la historia de ACE y su vínculo con el DGB. ACE se fundó en 1965 como un servicio adjunto para los afiliados sindicales del sindicato alemán DGB. Desde 1995 la afiliación sindical no es obligatoria pero ACE mantiene sus estatutos la denominación de Autoclub de la DGB y los sindicatos aún forman parte de la junta supervisora de ACE.
- ACE juega un papel importante en el desarrollo de la gestión de la movilidad en Alemania. El hecho de que sea un Club Automovilístico es una ventaja en este caso. ACE tiene prestigio y credibilidad en las empresas y en la industria del automóvil. Aunque ACE es políticamente neutral sus principales contactos son con los socialistas y el partido de los verdes.

30 marzo 2011

Burkhard Horn (Autor)/ Matthias Knobloch: La estrategia en favor del uso de la bicicleta en Berlín

- Burkhard Horn del departamento de desarrollo de Berlín no pudo asistir, pero su presentación la realizó Matthias Knobloch que además añadió algunos detalles. El uso de la bicicleta es muy extendido en Berlín y el número de ciclistas se duplicó entre 2002 y 2008. Actualmente el 13% de todos los desplazamientos se realizan en bicicleta (comparado a un 29% de peatones, un 26% de transporte público y un 32% en coche).
- Los jóvenes están especialmente interesados en la movilidad sostenible por tres razones fundamentales:
 - 1/ los jóvenes tienen menos recursos
 - 2/ la red de transporte público en Berlín es muy eficaz por lo que los coches no son absolutamente necesarios
 - 3/ tendencia sociológica: los jóvenes se sienten menos atraídos hacia los coches y más hacia otros símbolos de estatus (móviles, ordenadores, etc.)
- Berlín ha desarrollado una política específica con respecto a la comunicación y a las infraestructuras: aparcamientos de bicicletas, intermodalidad (bike & ride, bicicletas de uso público). A través de ésta política integral se logró que no fuese solo una tendencia, sino que se convirtiese en una modalidad establecida. Dentro de los aspectos especiales está la perspectiva de establecer un área general con velocidad limitada a 30km (50Km en casos excepcionales) y una vía verde para ciclistas.
- Berlín intenta ser lo más consecuente posible en cuanto al desarrollo de una política de movilidad a favor del uso de la bicicleta. Es por ello que las inversiones (mayormente en infraestructura) para promover esta modalidad de transporte deberán aumentar, de 1€ al año por habitante en 2010, a 5€ en 2015. El resto de

Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): transporte público en la región de Berlín

- Berlín cuenta con un sistema de transporte público muy bien desarrollado que incluye, autobuses, tranvías, U-bahn (metro) y S-bahn (líneas periféricas conectadas con el metro). Aunque el tranvía y autobuses han tenido un desarrollo reciente, el aumento anual de entre 1% y 2% del número de pasajeros crea problemas de capacidad.
- Se ofrece servicio 24 horas con autobuses nocturnos. La frecuencia general es de 20 minutos para los autobuses y de 10 minutos para el S-bahn. Un billete único es válido para todos los servicios de transportes.

P: ¿Que precio tiene un billete de transporte público?

R: El transporte público no es barato en Berlín (en comparación con otras ciudades europeas, pero es más barato que el de otras ciudades alemanas). Un billete sencillo cuesta 2,30€ y una tarjeta mensual 74€, un billete anual cuesta alrededor de 700 EUR. Al mismo tiempo los coches son relativamente baratos en términos de costes directos por lo que existe una especie de competencia de precios entre el transporte público y los coches.



Frank Wolter, centro de innovación para la movilidad y el cambio social: E-mobility

- Frank Wolter explica las actividades que el Centro de Innovación realiza para introducir todo tipo de medios de movilidad eléctricos: bicicletas eléctricas, carsharing con coches eléctricos, etc. Los puntos de carga para coches eléctricos también juegan un papel en la estabilización de la red eléctrica cuando se producen picos de producción, como por ejemplo los causados por la energía eólica.
- Los participantes probaron las bicicletas eléctricas (muy cómodas y seguras) y los segways (transportes personales de dos ruedas).



Friedrich Söling, Berliner Stadtreinigung (BSR)

- Friedrich Söling de la empresa de gestión de residuos de Berlín presentó el plan de movilidad y las acciones emprendidas por su empresa. Al igual que el resto de los participantes mencionó el papel predominante del coche en la sociedad alemana (Alemania = país de coches). Entre los trabajadores de la BSR, el coche juega un papel de símbolo de estatus social que dificulta la sensibilidad hacia modalidades de transporte sostenible.
- En el pasado fracasaron las acciones para promover el uso de la bicicleta y del transporte público, pero recientemente se organizó una semana de la movilidad y 150 conductores utilizaron la bicicleta para ir al trabajo. También se está desarrollando un programa de carpooling (via City Pendler).
- La empresa quiere promover acciones de movilidad en el servicio. Para ello los trabajadores dispondrán de bicicletas de alquiler de la empresa (36.50€/mes) y bicicletas eléctricas (61€/mes).

31 marzo 2011

Niels Hartwig, Ministerio Federal de Transporte

- La movilidad se aborda desde diferentes temas: aumento del tráfico (pronóstico para 2025: incremento del tráfico de automóviles +19%, transporte de mercancías +71%), cambios demográficos, medioambientales, movilidad social y precio del transporte.
- El ministerio intenta facilitar conceptos innovadores en materia de movilidad. Como ejemplo el señor Hartwig explicó el desarrollo de una tarjeta de movilidad sostenible para todas las modalidades de transporte.

- El ministerio realizó una encuesta de movilidad. Uno de los resultados más sorprendentes fue que el 70% de la población considera que es necesario invertir en transporte público pero solo un 18% está dispuesto a cambiar sus hábitos. La conclusión es que existe cierta conciencia pero aún no hay una voluntad de cambio.
- Otro aspecto relevante: los jóvenes dan menos importancia a los coches como símbolos de prosperidad. Los móviles y otros dispositivos electrónicos tienen mayor relevancia para las nuevas generaciones.
- El señor Hartwig finalizó su presentación diciendo que el uso de la bicicleta solo ha sido parte sustancial de la política sostenible del ministerio durante la última década. Antes existía poco interés en la bicicleta.



Wolfgang Nickel, Consultor de movilidad / Planungsgruppe Nord

- Wolfgang Nickel presentó la experiencia en proyectos gestión de la movilidad en las regiones de Hesse y Sajonia. Uno de los proyectos se realizó en el ayuntamiento de la ciudad de Kassel. A pesar del buen sistema de transporte público de la ciudad el 62% de los desplazamientos se realizaban en coche. Otro ejemplo es el de plan de movilidad de la empresa Braun (con 5.000 trabajadores) con la introducción de una nueva línea de autobús y la integración de los autobuses de la empresa a la oferta de transporte público.

P: ¿No estaba vinculada la integración con la reducción de costes en la empresa?

R: En parte sí, pero por otro lado aumentó la oferta de autobuses públicos.

Arne von Spreckelsen, Sindicato ver.di

- Al igual que el primer presentador de la visita el señor von Spreckelsen describió las dificultades y las contradicciones en las que se ve envuelto el sindicato al promover la movilidad sostenible y a la vez defender el empleo en la industria del automóvil.

3. Conclusiones generales (Traject)

La visita a Berlín mostró los diferentes enfoques de la gestión de la movilidad en Alemania. Mientras que en Bélgica, España e Italia la atención se centra en un sistema de movilidad social (acceso al trabajo para los que no tienen coche), en Alemania existe una situación diferente. El principal objetivo en Alemania es abordar la movilidad sostenible como una forma de mejorar la calidad de vida y el medio ambiente. La política de promoción de las bicicletas y su éxito en Berlín constituye uno de los mejores ejemplos.

La gestión de la movilidad es una cuestión relativamente nueva en Alemania, incluso para los sindicatos. Algunos de los participantes dejaron claro que Alemania tiene una cultura orientada al uso del automóvil. La fabricación de coches es aún la mayor fuente de empleo del país lo que crea una situación difícil para los

sindicatos que por un lado quieren promover y apoyar los programas de movilidad sostenible pero a la vez temen que esto provoque pérdida de empleo en la industria del automóvil.

Este dilema es uno de los principales retos a los que se enfrentan los sindicatos alemanes en este momento.