



**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

## Lograr un aprovechamiento más eficiente del vehículo

POLICY  
ADVICE  
NOTES

La CIVITAS Initiative es una acción europea de apoyo a las ciudades para la implantación de una política integrada de transporte sostenible, limpio y energéticamente eficiente. Lo aprendido durante las fases de planificación, aplicación y funcionamiento de las actividades puede resumirse en doce Policy Advice Notes, que ofrecen una idea de cómo abordar los problemas del transporte urbano que deberán afrontar las ciudades de la Unión Europea en un futuro.



# Lograr un aprovechamiento más eficiente del vehículo

## Nuevas formas de utilizar y poseer un vehículo

En muchas ciudades europeas, sólo uno de cada cinco vehículos es ocupado por más de una persona en hora punta. Actualmente no se ocupan muchas de las plazas vacías de los vehículos particulares, lo cual contribuye a la congestión. Además, los vehículos suelen permanecer estacionados la mayor parte del tiempo, a menudo en lugares privados, donde la disponibilidad de espacio es limitada.

En el programa CIVITAS II (2005–2009), cofinanciado por la Comisión Europea, se aplicaron varias medidas destinadas al aprovechamiento más eficiente de los vehículos con objeto de reducir su número en carretera. La información más relevante sobre la aplicación de estas medidas y de las experiencias de estas ciudades se resume en esta Policy Advice Note con el fin de apoyar e informar a los políticos locales y otros responsables de la toma de decisiones interesados en estas acciones.

## Perspectiva general

### DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS

Con el fin de favorecer que la población urbana utilice el vehículo de manera más eficiente, las ciudades pueden poner en marcha y respaldar el uso acompañado o compartido de vehículos.

#### Uso acompañado del vehículo

Dos o más personas, con iguales o similares puntos de origen y destino y horarios de desplazamiento afines, acuerdan viajar juntos en un mismo vehículo y compartir los costes de desplazamiento y aparcamiento. Cada ciudad puede fomentar esta forma de conducta mediante campañas informativas que transmitan las ventajas de viajar juntos. Pueden servir de apoyo a los usuarios de este sistema ofreciéndoles servicios de contacto por Internet o a través de centros de atención de llamadas que faciliten información sobre usuarios potencialmente interesados en desplazarse en grupo. Este servicio puede ofrecerse al público en general o a grupos más reducidos y específicos (empresas, escuelas, etc.).





### **Uso compartido de vehículos**

Un grupo de personas comparte una flota de vehículos abonando una cuota anual y una tasa por cada kilómetro recorrido. El concepto general de compartir vehículo es el "pago por conducción", que se traduce en un uso más eficaz del vehículo y un descenso del kilometraje de los vehículos particulares. Las flotas de vehículos compartidos suelen estar organizadas por empresas privadas o asociaciones subvencionadas por las autoridades de la ciudad, de la región o del transporte público y pueden ofrecerse tanto a ciudadanos particulares como a clientes de empresas. Los servicios del uso compartido de vehículos han resultado muy satisfactorios en distintas ciudades de Europa y tienen un gran potencial para favorecer el transporte sostenible en zonas urbanas en el futuro.

## **GRUPOS OBJETIVO**

### **Uso acompañado del vehículo**

El principal grupo objetivo del sistema de uso acompañado de vehículos son los trabajadores de una determinada zona de cercanías que se desplazan hasta sus lugares de trabajo en la ciudad de forma habitual. La base de datos de los viajeros interesados puede limitarse a un grupo de usuarios registrados, pero también puede ampliarse a toda una zona comercial o industrial o, incluso, a todos los habitantes de una ciudad o región. Se anima a las empresas a que apoyen el uso acompañado de vehículos entre sus empleados con el fin de ahorrar plazas de aparcamiento en sus recintos privados.

### **Uso compartido de vehículos**

Los servicios de uso compartido de vehículos van dirigidos a quienes ocasionalmente tienen la necesidad de un vehículo (menos de 10.000 km/año), p. ej. para ir de compras o para viajes de fin de semana únicamente. No obstante, el servicio también va dirigido a quienes no desean tener coche por su coste anual o porque viven en estrechos cascos urbanos históricos o en otras zonas donde es difícil encontrar aparcamiento. Las empresas pueden valerse de este servicio para proporcionar a sus em-

pleados un vehículo para viajes de negocio. Asimismo, los visitantes que se desplazan a la ciudad sin sus vehículos particulares para compras, ocio, turismo o grandes acontecimientos pueden aprovechar el servicio de uso compartido de vehículos. Por lo general, los servicios están disponibles a todas horas, tanto en el centro como en las afueras de la ciudad, y ofrecen la posibilidad de utilizarlos durante breves espacios de tiempo.

## **IMPACTO Y VENTAJAS**

### **Para el público**

El uso acompañado y el uso compartido de vehículos reducen el número de viajes en coche y, por tanto, las emisiones de los tubos de escape y el consumo de energía. Por ejemplo, en una zona industrial de Burgos (España), se ofreció a 450 empleados una plataforma de desplazamiento común. Actualmente cerca de 325 empleados utilizan el servicio y el índice de ocupación media de los vehículos ha pasado de 1,15 a 1,53 personas por vehículo en tres años. Al haber menos vehículos en carretera y menos vehículos aparcados, es posible reducir la congestión del tráfico y el tiempo dedicado a buscar aparcamiento. Se mejora la accesibilidad a la zona y se dispone de mayor espacio urbano para uso público.

#### *Uso acompañado de vehículos*

Aunque la comparación con el potencial que tiene el transporte público es relativamente desigual, los cálculos realizados durante CIVITAS II revelan que los programas de uso acompañado de vehículos con cerca de 2.200 miembros pueden ahorrar hasta 300 toneladas de emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>) y retirar del tráfico a casi 1.600 vehículos con un solo ocupante en hora punta en el plazo de 33 meses.

#### *Uso compartido de vehículos*

Los usuarios que comparten vehículo tienen una conducta de movilidad más racional y utilizan menos el coche que quienes disponen permanentemente de vehículo. Aparentemente, tras incorporarse a un programa para



compartir vehículo, la mayoría de los miembros conduce menos que antes. Cada uno de los vehículos que integran un sistema de uso compartido tiene un potencial de sustitución de entre 4 y 8 coches particulares. La evaluación de Bremen Mobilpunkt ha revelado que el 30% de los clientes privados prescindió de su vehículo particular tras incorporarse al sistema de uso compartido de vehículos, así como un 21% de clientes de empresas<sup>1</sup>. La experiencia suiza demuestra que cada usuario activo del sistema de uso compartido de vehículos ahorra hasta 290 kg de CO<sub>2</sub> al año<sup>2</sup>.

#### **Para los particulares:**

##### *Uso acompañado de vehículos*

Todos los que comparten un viaje pueden ahorrar dinero porque los costes del desplazamiento y del aparcamiento se dividen entre las personas que utilizan el vehículo. Gracias a la reducción en la congestión y el simple hecho de viajar acompañado, los viajes se hacen menos tensos y más sociables.

##### *Uso compartido de vehículos*

Los usuarios que comparten vehículo evitan los costes de adquisición y utilización de sus propios vehículos. Por ejemplo, en Norwich (Reino Unido), el 26% de los socios de un nuevo club de uso compartido de vehículos renunciaron a comprarse el suyo propio y el 48% no se lo compró debido a su incorporación a dicho club. Para quienes no pueden permitirse coche propio, tienen ocasión de utilizar uno (inclusión social). El uso compartido de vehículos no sólo permite que los habitantes tengan acceso a un vehículo cuando lo necesiten, sino que además fomenta el desplazamiento a pie, el uso de la bicicleta y la utilización del transporte público. Por ejemplo, en Norwich (Reino Unido), el número de desplazamientos realizados a pie aumentó un 9% y los desplazamientos en bicicleta se incrementaron cerca del 12% entre los socios de un club de uso compartido de

vehículos creado para un campus universitario y el centro de la ciudad.

#### **Para las empresas**

Dado que las empresas privadas suelen ofrecer a sus empleados aparcamiento en recintos propios, pueden reducir el número de plazas de aparcamiento fomentando entre sus empleados que compartan los desplazamientos y utilicen menos vehículos. También resulta beneficioso para los empleados, propiciándose así la contratación y retención de trabajadores. En el caso del uso compartido de vehículos, se evita el elevado coste de los contratos de alquiler o de una flota propia. Las empresas que cuentan con un programa de uso compartido de vehículos pueden reducir el nivel de costes de su flota convirtiendo parte de los costes fijos por poseer vehículos en costes variables por usarlos.

### **CONDICIONES MARCO PARA EL ÉXITO**

Los programas de uso acompañado y uso compartido de vehículos pueden aplicarse de forma más satisfactoria en áreas periféricas próximas, en trayectos muy transitados, en centros urbanos, en zonas comerciales y en centros de distritos, ya que se precisa un elevado número de usuarios potenciales. Los problemas graves de transporte, como son la congestión y la escasez o falta de zonas de aparcamiento en las empresas, sensibilizan a los usuarios y propician la aceptación de estas medidas.

Es aconsejable poner en práctica medidas de uso acompañado de vehículos, especialmente en empresas con un elevado número de empleados, con el fin de lograr que los compañeros de trabajo superen la resistencia social de compartir desplazamientos con desconocidos y establecer una masa crítica para la base de datos de posibles usuarios que se desplazan juntos. Además, relacionar desplazamientos resulta más sencillo si se tiene el mismo destino, sobre todo cuando la base de datos de posibles usuarios que se desplazan juntos aún no

<sup>1</sup> W. Loose: Compartir vehículo en Alemania. Taller BUSTRIP "Planificación del transporte urbano sostenible: de la teoría a la práctica", Bremen, mayo de 2007.

<sup>2</sup> Resultado de una encuesta de INTERFACE/INFRAS de 520 hogares durante un periodo de uso de un año natural. Fuente: Evaluation Car-Sharing / Bundesamt für Energie BFE, Bern (Suiza), 2006.



ha alcanzado esa masa crítica. Posteriormente, la base de datos relacional podrá ampliarse y abrirse a otras empresas (cercanas) o al público en general. Resulta beneficioso que las autoridades públicas apoyen oficialmente las iniciativas de desplazamiento común y de uso compartido de vehículos (p. ej. promocionándolas en Internet a través de la página oficial de la ciudad o de la autoridad de transporte público). La empresa que explota el transporte público debe interesarse en favorecer las medidas de uso acompañado y de uso compartido de vehículos ya que reforzará su propia oferta de transporte público. Pueden ofrecer tarifas o billetes especiales para lograr una transferencia perfecta entre estos modos de transporte sostenible (p. ej. a las personas que utilizan el transporte público para desplazarse desde sus hogares al lugar de trabajo, puede ofrecerse un precio especial por compartir vehículo para volver del trabajo a casa).

## Fases y plazos de implantación

**Cuando se implantan medidas, como en el caso del establecimiento de un servicio de uso acompañado o uso compartido de vehículos, deben tenerse en cuenta las siguientes cuestiones, así como las medidas de apoyo y un plazo razonable para su implantación.**

### ETAPAS DE TRABAJO

#### 1. Requisitos de datos

- Recabar información de los actuales servicios de uso acompañado y uso compartido de vehículos y del equipamiento técnico más apropiado (software, vehículos, ordenadores de a bordo, etc.).
- Realizar un estudio de mercado de posibles usuarios y su disposición para participar en un sistema de uso acompañado o compartido de vehículos.
- Análisis de la situación actual del tráfico y del aparcamiento.

- Identificación de los centros o las empresas más adecuados para aplicar las medidas.

#### 2. Requisitos de decisión

- Decidir el sistema técnico que va a utilizarse (p. ej. unidades de a bordo para vehículos de uso compartido o software relacional para el uso acompañado de vehículos).
- Decidir qué incentivos complementarios se van a ofrecer a los usuarios (p. ej. plazas de aparcamiento específicas o libres, carnés de descuento de transporte público para usuarios tanto del sistema de uso acompañado como de uso compartido de vehículos).
- Definir la estructura organizativa e institucional de los servicios prestados (tanto para el servicio de uso acompañado como para el de uso compartido de vehículos).
- Garantizar que el sistema de uso acompañado de vehículos cumpla la legislación sobre protección de datos personales.

#### 3. Desarrollo del concepto

- Buscar ejemplos de buenas prácticas en otras ciudades, intercambiar experiencias.
- Cooperación entre las organizaciones locales para adoptar un sistema de uso compartido de vehículos o fomentar el uso acompañado de vehículos.
- Para los servicios de uso compartido de vehículos, decidir el software que se va a utilizar, la ubicación de los centros de atención de llamadas y las estaciones de uso compartido de vehículos, así como el sistema tarifario necesario.
- Para los servicios de uso acompañado de vehículos, debe crearse una base de datos con la información de usuarios potenciales de este servicio.
- Debe evitarse que se produzca un modal shift por el que se pase del transporte público, el desplazamiento a pie o en bicicleta al sistema de uso compartido o acompañado de vehículos, especialmente en áreas que cuentan con buen transporte público.

#### 4. Fase inicial

- Comprobar los sistemas a una escala más reducida.



### 5. Dimensionar el servicio

- Identificar más compañías, lugares o áreas donde poder ofrecer los servicios de uso compartido y acompañado de vehículos (p. ej. aparcamientos disuasorios como apoyo a un transporte interurbano intermodal).
- Los servicios de uso compartido de vehículos pueden proporcionar más vehículos y más aparcamientos.
- Los servicios de uso acompañado de vehículos pueden ponerse a disposición de más usuarios potenciales.
- Fomento de los efectos positivos y de la facilidad de utilización para incrementar el número de participantes y alcanzar la masa crítica para poder continuar la medida con éxito durante mucho tiempo.
- Pueden ser útiles otras actividades formativas para instituciones interesadas en los nuevos servicios.

### 6. Fomento de la iniciativa

- La iniciativa del uso acompañado de vehículos, concretamente, necesita una promoción muy enérgica para obtener y mantener resultados viables.

### 7. Evaluación

- Evaluación (p. ej. registros de participación, estadísticas de ubicación, sondeos de satisfacción de clientes) y mejora permanente del servicio.

## MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA POTENCIAR LOS EFECTOS POSITIVOS

Se precisan campañas de promoción intensivas para concienciar a la población y, por tanto, a los usuarios potenciales. En concreto, facilitar aparcamientos o carriles específicos, crear garantías de movilidad para los usuarios de sistemas de uso acompañado de vehículos (p. ej. facilitar el acceso a taxis hasta sus hogares cuando dicho sistema se desajusta o en caso de horas extras o enfermedades imprevistas) y los programas de bonificación (p. ej. puntos extra por prácticas de desplazamiento sostenibles en las empresas) contribuyen

a apoyar el éxito de estas medidas. Además, pueden ofrecerse cursos gratuitos de conducción ecológica a usuarios del sistema de uso compartido o acompañado de vehículos. En apoyo de la utilización de los servicios de uso acompañado de vehículos, pueden diseñarse programas de peaje de vías de manera que los vehículos con mayor número de ocupación se vean favorecidos (p. ej. cobrando menos o no cobrando el peaje).

## PLAZO

La duración depende principalmente de la organización del proceso de implantación y del grado de entusiasmo con que colaboren las partes implicadas. Establecer un programa de uso acompañado de vehículos a pequeña escala constituye una medida a corto plazo, pero debe tenerse en cuenta que se precisa entre uno y dos años para evaluar íntegramente la eficacia de una medida de uso acompañado de vehículos. Esto se debe al largo proceso que supone establecer el sistema en la comunidad a mayor escala y permitir que la gente lo pruebe, gane confianza y pase a formar parte de su modelo de movilidad habitual.

Establecer un programa de uso compartido de vehículos también puede prolongarse durante cerca de dos años. No obstante, los efectos positivos pueden hacerse realidad en el primer año, pero deben incrementarse de manera perceptible tras un periodo de dos a cinco años (p. ej. modal shift, la gente vende su segundo vehículo, aumenta la sinergia con la bicicleta y el transporte público, etc.).

## ¿Qué inversiones conlleva?

### Uso acompañado de vehículos

Comparativamente, el sistema de uso acompañado de vehículos implica menos costes de puesta en marcha y de explotación. Por lo



general, el servicio es gratuito para los usuarios. La eficacia aumenta cuando el número de participantes alcanza un determinado umbral crítico, ya que resulta más sencillo relacionar los desplazamientos. Deben tenerse en cuenta los siguientes factores de coste:

- Pago de licencias del software relacional.
- Proveedor del servicio y explotación del sitio web.
- Costes de marketing.
- Costes por los aparcamientos específicos e incentivos.
- El personal del centro de atención de llamadas.

Los costes de explotación de un sistema de uso acompañado de vehículos, p. ej. para 180 socios a partir de 570 EUR anuales. Un sistema para unos 1.000 clientes oscila entre 2.000 EUR y 4.000 EUR anuales. En Preston (Reino Unido), se destinaron cerca de 4.500 EUR a la campaña de promoción e información del servicio de uso acompañado de vehículos.

### **Uso compartido de vehículos**

Establecer un servicio de uso compartido de vehículos resulta más costoso que organizar un sistema de uso acompañado, por los que deben tenerse en cuenta los siguientes factores de coste:

- Inversión y mantenimiento de los vehículos suministrados, así como de las unidades de a bordo para el cobro. Por término medio, debe haber un vehículo disponible por cada 50 socios de un club de uso compartido de vehículos.
- El espacio de aparcamiento para los vehículos que se precisa en recintos privados o en garajes.
- Los costes de personal para la organización, explotación y mantenimiento del sistema.
- Pago de licencias del software de reservas.
- Proveedor del servicio y costes de explotación del sitio web.

El operador del servicio podría cobrar una cuota mensual o anual a cada usuario (de entre 30 y 110 EUR anuales), así como una tarifa por kilómetro y hora. Por lo general, los costes de explotación se cubren con los ingresos de explotación.

## Principales estímulos que actúan como precursores del éxito

**Los factores que se relacionan a continuación constituyen los principales estímulos para poner en marcha e implantar de manera eficaz y satisfactoria las medidas descritas anteriormente:**

- Apoyo decidido al concepto de uso compartido o acompañado de vehículos por parte de los responsables de la entidad que lógicamente implantaría la medida (políticos, compañía, universidad, etc.).
- Actividades y estrategias de promoción por los medios de comunicación locales.
- Existencia de políticas nacionales que permitan ofrecer ventajas preferentes a los usuarios del sistema de uso compartido de vehículos (p. ej. permiso para conducir en zonas restringidas) o que estipulen incentivos para los usuarios de los sistemas de uso compartido o acompañado de vehículos.
- Garantía de recursos económicos, especialmente durante la fase inicial.
- Incorporación de las medidas al plan general del transporte local.
- Incorporación de las medidas a los planes de desarrollo urbanístico (p. ej. lugares para el uso compartido de vehículos en vez de aparcamientos convencionales en nuevas zonas de viviendas).
- Integración en ofertas intermodales (p. ej. ofrecer una tarifa especial de uso compartido de vehículos a quienes tengan un abono de transporte público).
- Implantación simultánea a los planes de desplazamiento de empresas.



## Estrategias para lograr una implantación satisfactoria

**Todas las fases de trabajo deben ir acompañadas de conversaciones y reuniones de los grupos de trabajo con el fin de identificar los obstáculos con suficiente antelación y reaccionar de inmediato ante posibles problemas.**

### Respaldo político

Por lo general, el riesgo de que la medida no obtenga el consentimiento político es mínimo. No obstante, es aconsejable designar a una persona que defienda la medida y presente todas sus ventajas en debates públicos y que logre convencer a los habitantes o a los empleados de la utilidad de esta medida.

### Aceptación

La gente puede ser muy reacia a ofrecerse a llevar a otros en sus propios vehículos o a utilizar plazas disponibles en otros coches. Los motivos que alegan los usuarios potenciales suelen ser la seguridad o su negativa a modificar sus hábitos de conducta. Con el fin hacer frente a este problema, deben llevarse a cabo actividades de sensibilización y, además, demostrar las ventajas y divulgar estudios de casos concretos. También es aconsejable establecer grupos de usuarios privados (p. ej. exclusivamente para mujeres con el fin aumentar de la sensación de seguridad). Es importante elegir herramientas muy sencillas y crear una página web que sea sugerente y atractiva. Además, los distintos horarios laborales de los posibles usuarios dificulta la creación de un sistema de uso acompañado de vehículos. Este problema puede resolverse ampliando el número de usuarios de la base de datos, con lo que aumenta la posibilidad de que haya más “coincidencias”.

Además, la negativa de las empresas a introducir sistemas de uso compartido o acompañado de vehículos obstaculiza el desarrollo de las medidas. Como este obstáculo va asociado a la presión social, una posible estrategia

para resolver este problema sería implicar en el proyecto directamente a los directivos de las empresas (p. ej. mediante la oficina de movilidad). Las empresas del transporte público también pueden dificultar la introducción de iniciativas de uso acompañado de vehículos por considerar este servicio como competencia. Para superar este obstáculo, es importante ponerse en contacto con esta parte interesada desde las primeras fases del proceso de planificación para hacerle ver que el servicio es complementario al transporte público. Quienes no disponen de vehículo propio y utilizan los servicios de uso acompañado de vehículos utilizarán también el transporte público en muchos casos.

### Gestión financiera

La falta de recursos financieros puede ser un problema, por ejemplo, para recabar los datos necesarios, para asignar espacios prioritarios para el uso compartido de vehículos o para actividades promocionales. Por tanto, es aconsejable integrar las medidas planeadas en la política de transporte urbano y protección ambiental de la ciudad con objeto de garantizar la financiación de las acciones. Debe elaborarse un plan financiero y empresarial a largo plazo con el fin de garantizar que, tras la fase inicial, el servicio puede ofrecerse a los usuarios. Es aconsejable solicitar fondos privados, locales o nacionales. Además, existen fondos europeos de apoyo a las medidas, como por ejemplo:

- El Séptimo programa marco para acciones de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (IDT) (2007–2013, con financiación del 50% al 100%, enlace: <http://cordis.europa.eu/>)
- El Programa marco para la competitividad y la innovación (2007–2013), un programa operativo es Intelligent Energy for Europe II (con financiación de hasta el 75%, enlace: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, con financiación de hasta el 50%, enlace: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Los Fondos estructurales y de cohesión en general.



- Programas de cooperación territorial europea (anteriormente INTERREG, apoyo a la cooperación interregional (A), cooperación transnacional (B) y cooperación interregional (C))

### Institución y organización

Los retrasos en la implantación pueden resolverse negociando con posibles operadores contratos en los que se contemple la garantía de la calidad y estrictos calendarios, o en los que designe a una entidad de confianza que se ocupe de la adquisición del software, los vehículos, etc.

### Condición de un marco legal

En las legislaciones nacionales de los distintos países europeos, aún no está claro el marco legal para la introducción de estos servicios. Por tanto, deben analizarse con antelación las condiciones legales necesarias (para cuestiones como el registro, la gestión de datos, las responsabilidades, el seguro de los pasajeros, etc.). Todo ello cobra especial relevancia para los servicios que se presten a centros educativos, donde los padres llevan a sus hijos y a otros compañeros. La autoridad competente debe quedar clara desde el comienzo de la implantación de las medidas, es decir, cuál es la autoridad competente para la organización, supervisión o financiación del servicio de uso acompañado o compartido de

### ELEMENTOS CLAVE A TENER EN CUENTA

- Prestar los servicios en áreas periféricas próximas con gran densidad de población, en trayectos muy transitados, en centros urbanos o en zonas comerciales.
- Garantizar el cumplimiento de la legislación sobre la protección de datos personales y seguro de pasajeros.
- Ofrecer incentivos complementarios, como pueden ser aparcamientos específicos o gratuitos para los usuarios de los servicios de uso acompañado o compartido de vehículos.
- Desarrollar una eficaz estrategia de marketing y sensibilización.

## ¿Qué personas clave deben implicarse?

**Debe implicarse a distintas personas e instituciones en las medidas. Es importante saber quién es necesario como socio directo en el proyecto en el que las partes interesadas deben participar como asesores informales o de apoyo.**

### PARTES INTERESADAS

#### Usuarios potenciales

Los usuarios potenciales constituyen el grupo destinatario principal de ambos servicios, por lo que deben tenerse en cuenta al planear las medidas. Se les puede hacer partícipes mediante encuestas y entrevistas, además de actividades promocionales, campañas de sensibilización y presentaciones del sistema de uso compartido o acompañado de vehículos.

Los usuarios potenciales pueden clasificarse en grupos más específicos, como pueden ser:

- usuarios del transporte público y personas orientadas al transporte público;
- personas con titulación educativa superior;
- personas que se enfrentan a un momento de grandes cambios en su vida (p. ej. personas que hayan cambiado de domicilio recientemente).

#### Empresas

##### *Uso compartido de vehículos*

Es fundamental implicar a las empresas como usuarios de vehículos durante los días laborales (las personas tienden a utilizar sus vehículos principalmente por las tardes y los fines de semana).

##### *Uso compartido de vehículos*

Las empresas (especialmente las que cuentan con un elevado número de empleados) constituyen una parte interesada clave para crear una base de datos relacional para el servicio de uso acompañado de vehículos.



### Medios de comunicación

Los medios de comunicación desempeñan un importante papel para promocionar el servicio, sobre todo teniendo en cuenta la naturaleza un tanto nueva e innovadora de las medidas.

### Otros

Puede solicitarse el apoyo a las medidas a distintos grupos locales de interés, como son las organizaciones que defienden la igualdad entre sexos. También pueden implicarse a distintos participantes ocasionales como las administraciones locales o regionales, las empresas privadas, los organizadores de eventos y los clubs deportivos. Las administraciones locales y regionales (p. ej. la agencia de carreteras) pueden apoyar firmemente las medidas y los políticos pueden respaldar la rápida introducción de las condiciones del marco legal necesarias. También debería implicarse a los empleados y a las asociaciones empresariales que tienen intereses en el uso de los vehículos.

## PRINCIPALES SOCIOS EN EL PROYECTO

### Los responsables de la toma de decisiones

#### *Uso acompañado de vehículos*

El principal papel para la implantación de las medidas suele correr a cargo de la administración local o regional, una empresa o una organización, que desea prestar un nuevo servicio de movilidad a los ciudadanos o a los empleados en el seno de un programa de gestión de la movilidad. La dirección de la organización a cargo de la implantación es responsable del diseño, coordinación y evaluación de las medidas.

#### *Uso compartido de vehículos*

A cargo de los servicios de uso compartido de vehículos suelen estar empresas privadas (p. ej. una empresa de transporte) o asociaciones específicas en colaboración con el gobierno local. También podrían implicarse a empresas encargadas del mantenimiento, limpieza y reparación de vehículos, así como las encargadas del mantenimiento de la página web y del sistema de reservas en Internet.

### Operador

Por lo general, la gestión es responsabilidad de la empresa que se ocupa del software y del alojamiento. Además de alojar la página web, esta empresa debería ocuparse de la promoción. Es aconsejable que el ayuntamiento participe en la promoción del sistema, ya que ello facilitará que los usuarios confíen en el sistema. Los centros de atención de llamadas específicos pueden ocuparse de las actividades telefónicas y de Internet del operador.

### Financiación

Por lo general, los costes para establecer un sistema de uso acompañado de vehículos correrán cargo de las administraciones locales o regionales (el departamento de transporte o tráfico, el departamento de planificación urbana, etc.), los ministerios, las empresas, centros los educativos u otras organizaciones.

Las plataformas de uso compartido de vehículos son financiadas por empresas privadas (p. ej. las compañías de transporte público) con ayudas para su puesta en marcha del ayuntamiento o las autoridades regionales o del transporte público.

### Otros

Unos socios importantes suelen ser las autoridades locales, las instituciones de investigación y las empresas que respaldan la implantación y evaluación del servicio; no obstante, otras organizaciones no gubernamentales de orientación ecológica también podrían estar interesadas en participar en el proceso de planificación. Además, las autoridades federales o regionales y los políticos de mayor rango deberían respaldar la implantación de las medidas.

Pendlemezz Stuttgart





## Enumeración de ejemplos prácticos de CIVITAS II

**En el programa CIVITAS II doce ciudades implantaron medidas relacionadas con el uso acompañado o compartido de vehículos:**

---

**Burgos (España):** Uso acompañado de vehículos, servicios de movilidad colectiva para usuarios objetivo;

---

**Debrecen (Hungría):** Servicio de uso acompañado de vehículos para estudiantes;

---

**Génova (Italia):** Servicio de uso compartido de vehículos;

---

**Cracovia (Polonia):** Car-pooling system, Policy options for car-sharing;

---

**La Rochelle (Francia):** Despliegue de una nueva flota de vehículos de uso compartido;

---

**Malmö (Suecia):** Servicio de uso compartido de vehículos para empresas y particulares;

---

**Norwich (Reino Unido):** Uso acompañado de vehículos, desarrollo de un club de uso compartido de vehículos;

---

**Potenza (Italia):** Development of a car-pooling;

---

**Preston (Reino Unido):** Desarrollo de un sistema de uso acompañado de vehículos;

---

**Stuttgart (Alemania):** Marketing de servicios de uso acompañado de vehículos y movilidad;

---

**Toulouse (Francia):** Promoción del sistema de uso acompañado de vehículos y su integración en los servicios del transporte público, Implantación de un nuevo servicio de uso compartido de vehículos vinculado a los servicios del transporte público;

---

**Venecia (Italia):** Ampliación y diversificación del programa de uso compartido de vehículos.

---

www.civitas.eu

El sitio Web de CIVITAS incluye información sobre **noticias y eventos** en relación con CIVITAS. Ofrece una perspectiva general de todos los **proyectos CIVITAS, de las ciudades CIVITAS** y mantienen los datos de contacto de más de 600 personas que trabajan en el seno de CIVITAS.

Además, se ofrece una visión en profundidad de **más de 650 escaparates innovadores** de las ciudades piloto CIVITAS.

Visite la Web de CIVITAS y busque **excelentes ejemplos de experiencias** en materia de transporte urbano sostenible actualmente en marcha en diferentes ciudades. Si alguna de las ideas le conviene a su ciudad o simplemente le interesa ampliar la información, puede contactar con la persona encargada de esta medida.



## Contacto

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9 -11  
2000 Szentendre  
HUNGARY

Correo electrónico: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Editor:** CIVITAS GUARD – Evaluación, supervisión y divulgación de CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Diseño:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fuentes:** DENZEL Mobility (imagen de la cubierta). Todas las demás fotos han sido facilitadas por las ciudades CIVITAS y el equipo CIVITAS GUARD (salvo si se indica lo contrario) y han sido aprobadas para su reproducción en esta publicación. Las cifras y los valores facilitados están basados principalmente en los resultados de los proyectos de demostración de CIVITAS, indicados por las ciudades participantes. Se ha extraído información complementaria de otros documentos cuando se ha estimado oportuno. **Edición de 2010.** Impreso en Austria.

Ni la Comisión Europea, ni ninguna persona que actúe en representación de la Comisión, son responsables por el uso que pueda hacerse de la información contenida en esta publicación. Los puntos de vista expresados en esta publicación no han sido adoptados ni aprobados en modo alguno por la Comisión y no deberían tratarse como una declaración de los puntos de vista de la Comisión.

**La CIVITAS Initiative está cofinanciada por las secciones de Energía y Transportes del Programa Marco IDT de la UE.**

CIVITAS