European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Guia

Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible

Financiado por el Programa "Energía
Inteligente para Europa" de la Unión Europea

Para más información
European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans
www.eltis.org/mobility-plans
E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility
Rue Jean-André de Mot 28
B-1049 Brussels

Este documento ha sido elaborado para la Comisión Europea, sin embargo, su contenido es responsabilidad exclusiva de los autores, y la Comisión no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información aquí difundida.

Contrato: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

Título: Guia. Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible

Versión: January 2014 (revised foreword)

Autores: Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker
Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH
Email: info@rupprecht-consult.eu
www.rupprecht-consult.eu

Contribuciones: BKK Centre for Budapest Transport: László Sándor Kerényi; Centro - West Midlands Integrated Transport Authority: Steven Keeley; City of Helsinki: Mette Granberg, Johanna Vilkuna, Sakari Saarinen; Environmental Studies Centre, Vitoria-Gasteiz City Council: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; European Federation of Inland Ports: Isabelle Ryckbost; Inland Navigation Europe: Karin de Schepper; Institut d'Estudis Territorials, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund University: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe: Gábor Heves; Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholm Environment Institute: John Forrester; TRT Trasporti e Territorio: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.

Disposición: FGM-AMOR

Foto de la Portada: www.eltis.org / Harry Schiffer

CONTENIDO

CONTENIDO 3
PRÓLOGO 4
PARTE I - INTRODUCCIÓN 5
¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE? 7
BENEFICIOS 10
¿CÓMO SE ELABORÓ ESTA GUÍA? 12
PARTE II – EL PROGRESO 13
PASO 1: DETERMINAR TU POTENCIAL PARA UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ÉXITO 16
PASO 2: DEFINIR EL PROCESO DE DESARROLLO Y EL ALCANCE DEL PLAN 32
PASO 3: ANALIZAR LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD Y DESARROLLAR LOS ESCENARIOS 42
PASO 4: DESARROLLAR UNA VISIÓN COMÚN 50
PASO 5: ESTABLECER PRIORIDADES Y OBJETIVOS MEDIBLES 55
PASO 6: DESARROLLAR CONJUNTOS DE MEDIDAS EFICACES 60
PASO 7: ACORDAR LAS RESPONSABILIDADES Y ASIGNAR PRESUPUESTOS 70
PASO 8: INCLUIR EL SEGUIMIENTO Y LA EVALUACIÓN EN EL PLAN 73
PASO 9: ADOPCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 77
PASO 10: ASEGURAR UNA GESTIÓN Y COMUNICACIÓN ADECUADAS (cuando se implemente el plan) 81
PASO 11: APRENDER LAS LECCIONES 88
Anexo A: Glosario 92
Anexo B: Bibliografía 95
Anexo C: Ejemplos de buenas prácticas 98
Anexo D: Lista de verificación 99
Anexo E: Consulta a expertos en los talleres y reuniones de grupos de expertos 104

PRÓLOGO

Estas directrices están destinadas a profesionales del transporte, de la movilidad urbana y a distintos grupos de interés interesados en el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

La planificación de la movilidad urbana es una tarea difícil y compleja. Por ello, los planificadores necesitan gestionar las diversas demandas y necesidades a nivel local, e incluso a veces, ir más allá del contradictorio conflicto cuando se trata de contribuir a los objetivos de cambio climático y de eficiencia energética en Europa. La complejidad aumenta en los casos de cambios políticos, como es actualmente el caso de muchos países europeos, dadas las severas restricciones financieras.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un concepto que contribuye a la consecución de unos objetivos climáticos y energéticos europeos, establecidos por los líderes de la UE. Ha sido ampliamente promovido por la Comisión Europea, por ejemplo, a través del Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009) y el Libro Blanco del Transporte (2011), es considerado como un nuevo concepto de planificación, capaz de abordar problemas relacionados con el transporte, además de problemas en zonas urbanas, de una manera más sostenible e integradora. Se espera que los planes de movilidad urbano sostenible, permanezcan en la agenda política de la Comisión Europea y de los Estados miembros.

En contraste con los enfoques tradicionales para la planificación del transporte, el nuevo concepto hace un especial hincapié en la participación de los ciudadanos y de los grupos de interés, mediante la coordinación de políticas entre los sectores (transporte, urbanismo, medio ambiente, desarrollo económico, política social, salud, seguridad, etc), entre los niveles de las autoridades locales y otras autoridades vecinas. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible requieren una larga duración y una visión sostenible para la zona urbana, además de tener en cuenta los costes que la sociedad tendrá que pagar y los beneficios sociales que se obtendrán, con el objetivo de la internalización de los costes y la importancia de la evaluación.

La guía es el resultado de un proceso de consulta de expertos y una gran fase de consulta a escala europea organizada entre 2010 y 2013 dentro de un contrato de servicios (ELTISplus) para la Comisión Europea. Se define el Plan de Movilidad Urbana Sostenible como un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas en las ciudades, además de mejorar el entorno y la calidad de vida de los mismos. El plan no debería de ser considerado como "otro plan más", ya que un plan de movilidad urbana sostenible, debe basarse en prácticas de planificación existentes y tener debidamente en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

Las directrices están introduciendo el concepto y los beneficios de los planes de movilidad urbana sostenible como un nuevo paradigma de planificación (Parte I). Se están sugiriendo y explicando los pasos y actividades que son esenciales para el desarrollo y, finalmente, se implementará un plan de este tipo (Parte II). Esta sección de las directrices se ha enriquecido con distintas herramientas y referencias que han proporcionado una mayor información, así como, los más de 60 casos de toda Europa, que ilustran cómo se han llevado a cabo actividades individuales del desarrollo y ejecución del plan en la práctica. Una recopilación completa de dichos ejemplos se puede encontrar en el Anexo C. Además, el Anexo D ofrece objetivos de transporte y movilidad urbana con una lista de metas que deben lograrse.

Esperamos que las directrices sirvan como una útil contribución para las zonas urbanas con más habitantes, hoy y en el futuro. Cualquier comentario, sugerencias y nuevas ideas son bienvenidas.

PARTE I - INTRODUCCIÓN

Imagina tu ciudad en 20 años: ¿Cómo te gustaría que se viese? ¿Un lugar donde los niños puedan jugar sin peligro? ¿Dónde el aire fuese limpio? ¿Dónde se pudiese caminar para hacer tus compras? ¿Con una gran cantidad de parques y espacios verdes? ¿Dónde las empresas puedan prosperar?

Pero, ¿Cómo vas a hacer realidad esa visión? La planificación se ha convertido en una tarea cada vez más compleja, y los planificadores (así como los responsables políticos) se enfrentan a muchas exigencias que a menudo resultan contradictorias: el mantenimiento de una alta calidad de vida creando un entorno atractivo para las empresas; restringir el tráfico en zonas sensibles sin reducir el movimiento necesario de bienes y personas; la garantía de movilidad para todos; todo ello mientras se enfrentan a restricciones financieras. Además, hay cuestiones más amplias que se abordarán, en lo que respecta a la salud pública, al cambio climático, a la dependencia del petróleo, el ruido y la contaminación atmosférica, entre otros. Todo ello respecto a zonas urbanas - centros de actividad económica y hogares de la población Europea - donde abordar estos problemas, resulta una cuestión compleja.

La necesidad de que los procesos de planificación sean más sostenibles e integradores, como forma para hacer frente a esta complejidad, y la identificación de un conjunto adecuado de políticas ya se ha reconocido[1], el Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarca la idea de un enfoque integrado que fomenta el desarrollo equilibrado de todas las modalidades de transporte. Si bien promueven iniciativas de cambio hacia modos de transporte más sostenibles. A nivel local y nacional, se han hecho algunos avances para fortalecer la planificación de la movilidad urbana y así establecer, los marcos de planificación de transporte con una definición y/o orientación sobre planes de movilidad urbana sostenible. En Reino Unido, con los planes de transporte local (LTP) y en Francia, con los Planes de desplazamiento urbano (PDU), ambos son famosos por sus enfoques integrales de planificación de movilidad urbana.

Reconociendo el importante papel que los Planes de Movilidad Urbano Sostenible pueden jugar, la Comisión Europea propuso en su Plan de Acción sobre movilidad urbana[2] de 2009, acelerar la adopción de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en Europa, proporcionando material de orientación, y así promover el intercambio de las mejores prácticas, y apoyar a la educación con actividades dirigidas a los profesionales de la movilidad urbana. En junio de 2010, el Consejo de la Unión Europea manifestó su apoyo a "la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible para las ciudades y áreas metropolitanas [...] e insta a que se elaboren incentivos para el desarrollo de los mismos, la asistencia de expertos y el intercambio de información, para la creación de tales planes"[3].

[1] Naciones Unidas a través de las directrices del Programa para los Asentamientos Humanos (UN-HABITAT) y en cooperación con EMBARQ, están preparando un foro multilateral sobre movilidad urbana. Otro ejemplo es Brasil, donde el gobierno nacional adoptó una política nacional en materia de movilidad urbana, llevada a cabo a principios de 2012, haciendo obligatorio para cualquier municipio con más de 20.000 habitantes el elaborar un plan de movilidad urbano para el año 2015.

[2] Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión Europea de 2009 (COM (2009) 490 final).

[3] Conclusiones del Consejo sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana - Consejo de la Unión Europea, 24 de junio de 2010.

Este documento es una orientación sobre "El desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" que describe los principales pasos para la definición de las políticas de movilidad, en el marco de una visión clara y con objetivos medibles, para abordar los retos a largo plazo, de la movilidad urbana. Dicho proceso busca garantizar la participación de los interesados en las etapas apropiadas y la colaboración entre las áreas y autoridades políticas.

Al mismo tiempo, el desarrollo y la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no debe ser visto como una parte adicional de la planificación del transporte, sino que se debe considerar como adecuado cumplimiento y debe basarse en los planes y procesos actuales. Su concepto ha sido diseñado con los mejores ejemplos europeos y debe formar parte de la práctica de la planificación diaria en todas las ciudades y municipios europeos.

Por último, pero por ello no menos importante, la planificación para el futuro de nuestras ciudades debe tomar a los ciudadanos como "el centro" ,ciudadanos como viajeros, como personas de negocios, consumidores, cualquier papel que estos puedan adoptar, deben ser parte de la solución: por ello la preparación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible significa "Planificación para la gente".

UNA NUEVA FORMA DE PLANIFICAR LA MOVILIDAD URBANA

La tabla presenta de forma simplificada algunas de las principales diferencias entre el proceso de planificación descrito en este documento y un proceso de planificación más "tradicional".

Planificación de Transporte Tradicional		Planificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Centrado en el tráfico	→	Centrado en personas
Objetivos principales: flujo del tráfico y velocidad.	→	Objetivos principales: accesibilidad, calidad de vida, sostenibilidad, viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental.
Centrado en un medio de transporte modal.	→	El desarrollo equilibrado del desplazamiento, con transportes menos contaminantes y más sostenibles.
Centrado en la infraestructura.	→	Elaborar un conjunto de acciones para lograr soluciones rentables.
Documento de planificación sectorial.	→	Documento de planificación sectorial coherente y complementario, a las áreas políticas relacionadas (como el uso del suelo, servicios sociales, salud, vigilancia, etc).
Planes a corto/medio plazo.	→	Planes a corto/medio plazo, junto con la visión y estrategia a largo plazo.
Relacionado con áreas administrativas.	→	Relacionado con un área funcional basada en el modelo *travel to work*.
Dominado por los ingenieros de tráfico.	→	Dominado por equipos de planificación interdisciplinaries.
Planificado por los expertos.	→	Planificación con la participación de las partes interesas, desde un enfoque transparente y participativo.
Evaluación sobre la limitación del impacto.	→	Proceso de seguimiento y evaluación de los impactos, con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado.

¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

Estas directrices parten de la base, de un amplio proceso de consultas con planificadores profesionales, responsables políticos y grupos de interés de una amplia gama y de toda Europa.
Por ello, la siguiente definición ha surgido este proceso:

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas en las ciudades y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

OBJECTIVOS

¿Qué convierte a un plan, en un plan de movilidad "sostenible"? El Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano abordando - como mínimo - los siguientes objetivos:

- Garantizar que a todos los ciudadanos, se les ofrece opciones de transporte que permiten el acceso a los destinos y servicios clave;
- Mejorar la protección y seguridad;
- Reducir la contaminación del aire y del ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía;
- Mejorar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de personas y mercancías;
- Contribuir a mejorar el atractivo y la calidad ambiental, en el ámbito urbano y el diseño urbano en beneficio de los ciudadanos, la economía y la sociedad en su conjunto.

ÁMBITO

Las políticas y medidas definidas en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible cubren todos los modos y medios de transporte en toda la aglomeración urbana, incluyendo públicos y privados, de pasajeros y de carga, motorizados y no motorizados, en desplazamiento y estacionados.

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible aborda con mayor eficiencia problemas relacionados con el transporte en las zonas urbanas.

Es el resultado de un proceso estructurado que comprende el análisis, la visión constructiva, el establecimiento de objetivos y metas, la selección de políticas y medidas, la comunicación, el seguimiento y la evaluación y la identificación de lecciones aprendidas.

Sobre la base de las prácticas existentes y los marcos regulatorios, las características básicas de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible son:

- Visión a largo plazo y aplicación clara.
- Desarrollo participativo.
- Un desarrollo equilibrado de los tipos de transporte.
- Integración horizontal y vertical.
- Evaluación del desempeño actual y futuro.
- El control regular y la presentación de informes.
- La consideración de costes externos para todos los modos de transporte.

VISIÓN A LARGO PLAZO Y EJECUCIÓN CLARA DEL PLAN

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se basa en una visión a largo plazo para el transporte y el desarrollo de la movilidad de toda la aglomeración urbana, que abarca todos los modos y formas de transporte: público y privado, de pasajeros y de carga, motorizados y no motorizados, en desplazamiento y estacionados.

El plan contiene la aplicación de la estrategia a corto plazo, que incluye un calendario de ejecución y un plan presupuestario, así como una clara asignación de responsabilidades y recursos necesarios para la ejecución de las políticas y medidas establecidas en el plan.

ENFOQUE PARTICIPATIVO

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se centra en las personas y en la satisfacción de sus necesidades básicas de movilidad. Por ello se sigue un enfoque transparente y participativo, que atrae a ciudadanos y otras partes interesadas, desde el principio y durante todo el desarrollo del plan y el proceso adopción.

La planificación participativa es un requisito previo para que los ciudadanos y los grupos de interés se hagan cargo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de las políticas que en él se promueven. Ello hace que la aceptación del público y el apoyo sean más probables y por lo tanto, se reduce al mínimo los riesgos para las personas que tienen que tomar la decisión y así facilitar la implementación del plan.

DESARROLLO EQUILIBRADO E INTEGRADO EN TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible fomenta un desarrollo equilibrado de todas las modalidades de transporte, favoreciendo al mismo tiempo, un cambio hacia modos de transporte más sostenibles. El plan propone un conjunto integrado de acciones para mejorar el rendimiento y la rentabilidad con respecto a las metas y objetivos fijados. Estas acciones incluyen medidas y servicios técnicos de promoción, basados en el mercado, así como en la infraestructura.

Los siguientes temas son los típicos que se tratan en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible: transporte público, transporte no motorizado (a pie y bicicleta), la intermodalidad y la movilidad de “puerta a puerta”, seguridad vial, transporte, logística urbana, gestión de la movilidad, y sistemas inteligentes de transporte (ITS).

INTEGRACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL

El desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible sigue un enfoque integrado con alto nivel de cooperación y consulta entre los diferentes niveles de gobierno y las autoridades pertinentes.

La planificación y ejecución abarca:

a) Un compromiso con la sostenibilidad, es decir, equilibrar el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental.

b) La consulta y cooperación entre los departamentos a nivel local, para garantizar la coherencia y complementariedad con las políticas de sectores relacionados (transporte, políticas de utilización del suelo y ordenación del territorio, servicios sociales, salud, energía, educación, profesionales y de vigilancia, etc.)

c) Dialogo estrecho con las autoridades pertinentes (por ejemplo, barrios, municipios, regiones y el propio estado).

d) La coordinación de las actividades entre las autoridades de áreas urbanas y peri-urbanas vecinas (que cubren toda el área metropolitana definidos por los principales flujos de desplazamiento).

EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO ACTUAL Y FUTURO

El desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se centra en el logro de objetivos ambiciosos y medibles derivados de objetivos a corto plazo, alineados con la visión de la movilidad e integrado en una estrategia global de desarrollo sostenible.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible se basa en una valoración exhaustiva del desempeño actual y futuro del sistema de transporte urbano. Proporciona un examen exhaustivo de la situación actual y el establecimiento de una línea base contra la cual, pueden medirse los progresos.

Dicho análisis incluye una revisión de la actual estructura institucional para la planificación y la implementación, del plan con indicadores adecuados

que deben ser identificados para describir el estado actual del sistema de transporte urbano.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible identifica los objetivos específicos de rendimiento, que son realistas dada una visión panorámica de la situación actual del área urbana, según lo establecido por el análisis de estado con respecto a los objetivos del plan.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible establece objetivos medibles, que se basan en una evaluación realista de los recursos básicos y disponibles.

Mediante indicadores específicos, que se utilizan para medir el progreso hacia los objetivos.

CONTROL REGULAR, REVISIÓN Y PRESENTACIÓN DE INFORMES

La implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es seguido de cerca. El progreso hacia los objetivos del plan y el cumplimiento de dichos objetivos se evalúan periódicamente con base en el marco de los indicadores. Para ello, es preciso tomar medidas adecuadas para garantizar el acceso oportuno a los datos y estadísticas pertinentes.

La revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y su aplicación podría sugerir revisiones de objetivos y adoptar las acciones correctivas necesarias.

Los informes de evaluación deben informar de sus actividades, de manera continua y transparente, a los ciudadanos y a los grupos de interés, informando sobre los avances en el desarrollo y la aplicación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

CONSIDERACIÓN GLOBAL DE LOS COSTES EXTERNOS PARA TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

El desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debería contener un análisis de costes y beneficios de todos los tipos de transporte. Esto, debe tener en cuenta los costes y beneficios sociales más amplios y de todos los sectores, para informar sobre la elección de las acciones más adecuadas.

BENEFICIOS

El reto común para los planificadores en las administraciones locales, es convencer sobre el valor añadido del Plan de Movilidad Urbana Sostenible a quienes toman las decisiones. A continuación se presentan diez argumentos principales de este enfoque:

1. MEJORA LA CALIDAD DE VIDA

Existe una fuerte evidencia sobre que la planificación de la movilidad urbana sostenible eleva la calidad de vida en zonas urbanas. Con políticas bien coordinadas, según la definición del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se da lugar a una amplia gama de beneficios, como espacios más atractivos al público, la mejora de la seguridad vial, mejoras en la salud y una menor contaminación del aire y acústica.

2. AHORRO DE COSTES – CREACIÓN DE BENEFICIOS ECONÓMICOS

La movilidad es un factor importante para la economía local. Un ambiente más sano y con menos congestión, contribuye a reducir sustancialmente los costes para la comunidad local y así atraer a nuevos negocios. En la competencia mundial y nacional de los centros urbanos, una ciudad bien organizada y sostenible es también, una ciudad más atractiva para los inversores. Simplemente tiene un mejor potencial de negocio que, una ciudad sin una política clara de movilidad hacia el futuro.

3. CONTRIBUIR A MEJORAR LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE

Movilidad más sostenible, se traduce directamente en una mejora de calidad del aire y un menor ruido. Viajar más a menudo a pie y en bicicleta es una buena solución, para la mejora de la salud de los ciudadanos, para conseguir una ciudad con un nivel más bajo de ruido, además de mejorar la calidad del aire a medio y largo plazo. Las ciudades necesitan desempeñar su papel en la reducción de gases de efecto invernadero, en el sector del transporte. La planificación de la movilidad urbana sostenible es un elemento central de cualquier política climática.

4. GENERAR UNA MOVILIDAD CONECTADA Y ACCESIBLE

La planificación sostenible de la movilidad urbana es una excelente herramienta para crear soluciones multimodales de transporte de puerta a puerta. Reunir a diferentes actores juntos asegura que las necesidades de los ciudadanos y de las empresas se cubren de manera efectiva.

5. UTILIZACIÓN MÁS EFICAZ DE LOS RECURSOS LIMITADOS

En momentos en que los recursos financieros son limitados, es aún más importante asegurarse de que las soluciones adoptadas hacen un uso más rentable de los fondos disponibles. La planificación sostenible de movilidad urbana, pasa de un enfoque de infraestructura viaria, a una combinación equilibrada de distintas medidas, como las medidas de gestión de movilidad de costes más bajos.

Adoptar el principio de “quien contamina paga” introduce una fuente de ingresos adicional, que puede ser utilizada para financiar, las alternativas al uso del coche.

6. GANAR APOYO

La participación de los grupos de interés y de los ciudadanos es un principio básico en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Un gobierno que muestra preocupación por lo que sus ciudadanos necesitan y quieren, y que involucra a sus grupos de interés, resulta una posición más ventajosa para obtener un alto nivel de “legitimidad pública” que reduce el riesgo de oposición a la ejecución de políticas ambiciosas.

7. PREPARACIÓN DE PLANES DE MEJORA

Especialmente, los planificadores cuando se centran en el desarrollo de la infraestructura tradicional, pueden comprender mejor las necesidades de movilidad de los diferentes grupos de usuarios, al recibir opiniones anticipadas. Los interesados vienen a veces con soluciones muy eficaces, pues están más familiarizados con la situación a nivel local y con las necesidades específicas de la población.

Un enfoque integrado e interdisciplinar de la planificación (con la experiencia de diferentes departamentos) ayuda a poner un plan de movilidad en una base más común. Asegurando que el plan fomenta un desarrollo equilibrado de todas las

modalidades de transporte, fomentando al mismo tiempo un cambio hacia modos de transporte más sostenibles. Es por lo tanto, apto para todos los usuarios con respecto a sus necesidades de acceso y movilidad.

8. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES

Las ciudades tienen que cumplir muchos requisitos legales, a veces por competencia. Las obligaciones legales para mejorar la calidad del aire y la reducción del ruido, son sólo dos ejemplos de una serie de normas nacionales y europeas a cumplir. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible ofrece una manera eficaz de responder a través de una estrategia integral.

9. USAR SINERGIAS, RELEVANCIA CRECIENTE

Los problemas de movilidad urbana a menudo se extienden a los límites administrativos, ya que se relacionan con múltiples áreas políticas o se refieren a una amplia gama de departamentos e instituciones. La planificación sostenible de la movilidad urbana busca soluciones para la "ciudad funcional", con conexiones con zonas del alrededor y con la red de transporte nacional y europeo. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible inspira una cultura de planificación colaborativa a través de diferentes áreas y sectores de la política y entre los diferentes niveles de gobierno dentro de la "ciudad funcional". Esta cultura de la planificación cooperativa apoya la búsqueda de soluciones que reflejen la naturaleza interconectada de la movilidad urbana.

10. AVANZAR HACIA UNA NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD URBANA

Muchas ciudades muestran ejemplos del resultado de la continua planificación de la movilidad urbana sostenible, proporcionando una visión común de una nueva cultura de la movilidad: una visión que es acordada por los principales grupos políticos y compartida por las instituciones y los ciudadanos de la sociedad, una visión que va más allá de los ciclos electorales y que puede incluir elementos menos atractivos cuando proporcionan beneficios a largo plazo.

¿CÓMO SE ELABORÓ ESTA GUÍA?

Estas directrices son el resultado del trabajo llevado a cabo por la Comisión Europea y la Agencia Ejecutiva de Competitividad e Innovación (EACI) en virtud de un contrato de servicio entre Mayo de 2010 y Agosto de 2013. El objetivo de este trabajo fue acelerar la adopción a gran escala de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en Europa, tal como se propone en el Plan de Acción de Movilidad Urbana, con la ayuda de una guía, actividades de sensibilización y talleres de capacitación.

Las directrices que se presentan aquí se basan en una revisión de documentos existentes y aportes de expertos:

- La investigación documental y orientación (por ejemplo, el informe del grupo de expertos SUTP 2004, proyectos PILOT y BUSTRIP).
- El análisis de los documentos nacionales y regionales sobre la elaboración de planes locales de transporte, especialmente el Plan de transporte local de Reino Unido (segunda y tercera edición) y los Planes Franceses de Desplazamientos Urbanos (PDU). Investigación sobre el estado y enfoque de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en 31 países europeos, es decir, los 28 Estados miembros de la UE, así como Islandia, Liechtenstein y Noruega.
- Evaluación de las necesidades de los usuarios, que implica entrevistas con 49 personas pertenecientes grupos de interés y con expertos de 26 países.
- Cinco talleres, organizados entre 2010 y 2013, con grupos de interés, políticos, planificadores y otros expertos interesantes, sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible (además de las consultas organizadas anteriormente por el Grupo de Expertos del SUMP y del proyecto PILOT) a la que asistieron un total de 168 participantes de 26 países.
- Las respuestas a una consulta en línea sobre la revisión del documento de trabajo de la versión 2011 con las directrices de Enero y Febrero de 2013.
- Numerosas contribuciones de los responsables políticos, planificadores y otros profesionales, académicos y otras partes interesadas, que se recibieron durante las presentaciones de sensibilización y talleres de capacitación, organizados en el marco del contrato de servicio, a lo largo de toda Europa entre 2010 y 2013.

En general, las presentes directrices se basan en un proceso de consulta y consolidación de conocimientos sistemáticos. El Anexo E contiene una lista de expertos que fueron consultados en los talleres y en las reuniones de grupos de expertos, sobre el contenido de orientación de este documento.

Estas directrices y una amplia gama de materiales de apoyo están disponibles en www.mobilityplans.eu.

PARTE II – EL PROGRESO

Estas directrices están dirigidas a los profesionales del transporte urbano y la movilidad, así como otros grupos de interés que esten involucrados en el desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Las directrices describen el proceso de cómo preparar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Este proceso consta de once pasos principales compuestos de 32 actividades. Las medidas deben tomarse como parte de un ciclo de planificación regular en el sentido de un proceso de mejora continua.

Cada uno de los pasos y las actividades asociadas se presentan en detalle en este documento de orientación, incluyendo información sobre:

- La justificación de la actividad, es decir, las razones fundamentales para la realización de la actividad, las cuestiones que deben abordarse, y preguntas para los que se necesitan respuestas;
- Los objetivos específicos de la actividad a realizar;
- Principales tareas que deben completarse;
- Actividades “más allá” de los requisitos esenciales, para las ciudades y regiones que ya han alcanzado un nivel avanzado de planificación de la movilidad urbana;
- Requisitos temporales y de coordinación con otras actividades; así como
- Una lista de verificación de los hitos que deben alcanzarse.

Es necesario hacer hincapié en que el calendario de las distintas actividades que se ofrece es opcional. En la práctica, las actividades pueden funcionar parcialmente en paralelo o incluir bucles. La sección sobre "calendario y coordinación" destaca para cada actividad aspectos cruciales en este sentido.

La siguiente página incluye un resumen gráfico del ciclo de planificación seguido de una descripción detallada de todos los pasos y las actividades de desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

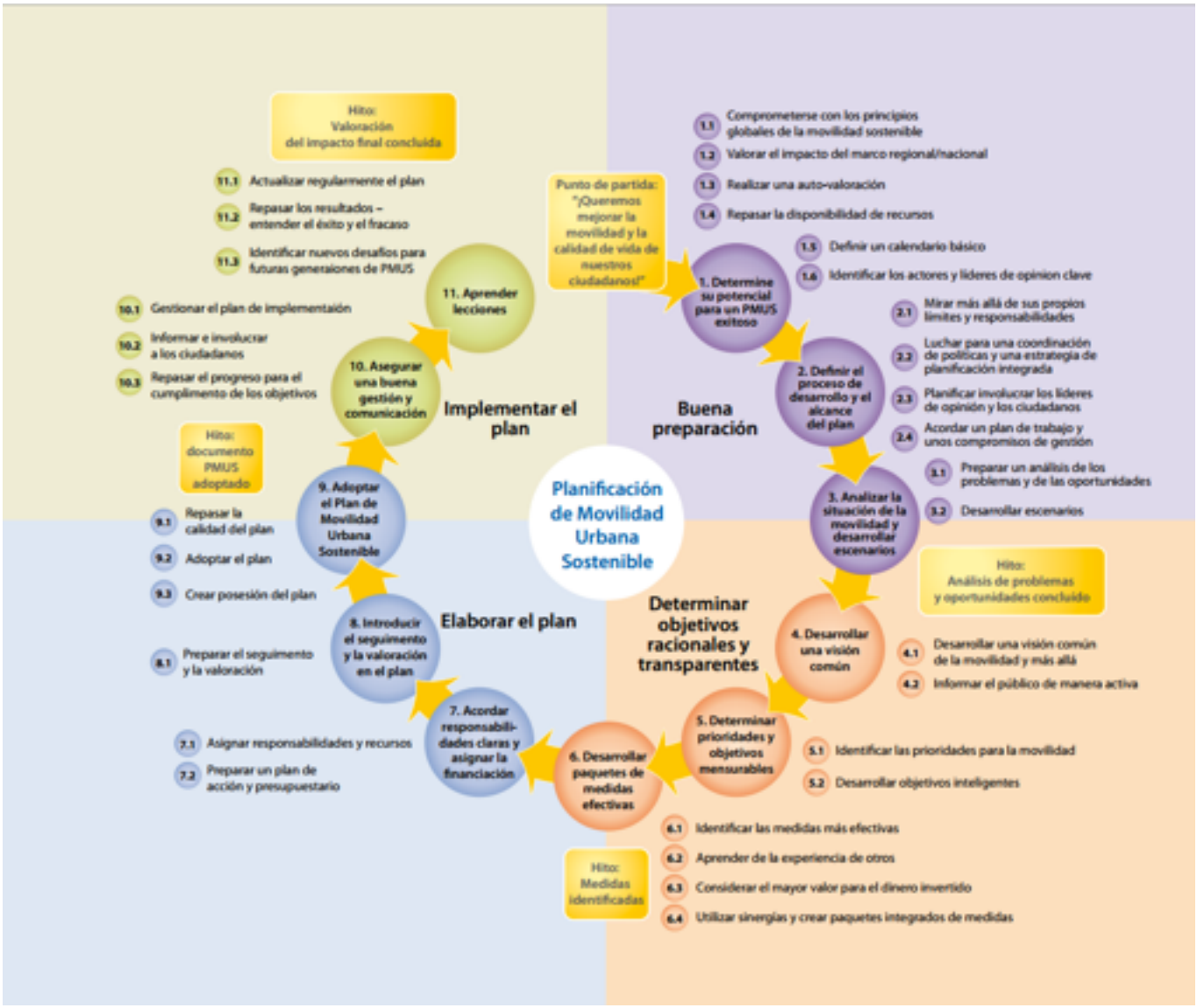
Las directrices incluyen ejemplos de buenas prácticas, herramientas y referencias para apoyar a los usuarios en el desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Los ejemplos de buenas prácticas se han tomado de los planes de movilidad urbana de toda Europa. No tienen por qué cumplir necesariamente todos los requisitos, de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible cómo se presenta en estas directrices. Sin embargo, son útiles para ilustrar las actividades (por ejemplo, la participación ciudadana en el diseño de medidas específicas) que son parte del proceso de desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

El objetivo es ofrecer una cartera de ejemplos de diferentes regiones europeas, para así mostrar que los buenos métodos de planificación, son posibles en diferentes contextos. Muchos de los ejemplos de buenas prácticas ilustran también actividades de planificación avanzadas. Otros ejemplos de buenas prácticas se pueden encontrar en www.mobilityplans.eu y www.eltis.org.

Recopilado con las aportaciones de expertos en transporte urbano y planificación de la movilidad de toda Europa, las directrices reflejan una amplia gama de experiencias. Las directrices, sin embargo, necesitan una interpretación en el contexto local, lo que puede dar lugar a enfoques que son algo diferentes de los descritos en este documento. Las directrices no dan una orientación técnica detallada, pero se centran en el proceso de desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

PLANIFICACIÓN PARA UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



PASOS Y ACTIVIDADES

Punto de partida: "¡Queremos mejorar la movilidad y la calidad de vida de nuestros ciudadanos!"

Debe quedar claro desde el principio que el transporte urbano y la movilidad no son el objetivo final, sino que deben contribuir a metas más altas, como la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos. Este debería ser el punto de partida, es decir, apuntar hacia el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Dependiendo además del contexto nacional, una obligación legal puede ser la fuerza impulsora para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Sin embargo se necesita un compromiso real para que sea un plan verdaderamente sostenible y eficaz. Si no hay un "campeón" disponible en el ámbito local, puede ser un trabajo duro para convencer a los políticos para que se conviertan en partidarios de la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Para ello es necesario combinar buenos argumentos.

Un punto de partida podría ser, mostrar los desafíos y problemas a los que se enfrenta la ciudad si no cambia nada, hacer hincapié en los beneficios generados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y destacar el hecho de que los resultados han sido claramente satisfactorios por los votantes (por ejemplo, apuntando a otras ciudades que ya han aplicado un plan de movilidad urbana sostenible). Esto, es particularmente difícil ya que el impacto total de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible sólo se hace visible después de un período de tiempo más largo que la duración del ciclo electoral. Puede ser útil, la opción de incluir soluciones en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, considerados como: "resultados rápidos", ya que pueden ayudar a generar una respuesta positiva entre los ciudadanos y entre otras partes interesadas a un corto plazo.

PASO 1: DETERMINAR TU POTENCIAL PARA UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ÉXITO

Al comienzo del proceso de planificación del Plan Movilidad Urbana Sostenible es necesario determinar el potencial para un PMUS exitoso. Esto depende de muchos factores internos y externos, que proporcionan un marco general para el proceso de planificación y ejecución del plan.

A continuación se describen las principales actividades en la preparación del proceso de elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Actividad 1.1: Comprometerse con los principios globales de la movilidad sostenible

JUSTIFICACIÓN

Un plan de transporte urbano sólo puede llamarse sostenible si se tienen en cuenta determinados criterios económicos, sociales y ambientales. Requiere un compromiso con buenas prácticas sobre los principios de sostenibilidad, por ello se considera un elemento esencial para dirigir el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y enfocarlo al más alto nivel estratégico.

OBJETIVOS

- Asegúrese de que los principios básicos de sostenibilidad se tienen en cuenta durante todo el proceso de planificación.
- Desarrollar estrategias conjuntas de lo que significa la movilidad urbana sostenible.
- Ampliar la visión de todos los aspectos que deben ser abordados para que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible sea un documento verdaderamente sostenible, también más allá del transporte y la movilidad.

TAREAS

- Analizar en qué medida los principios de sostenibilidad que ya son parte de su ciudad o de la política de la región (por ejemplo, la agenda local) sobre el transporte y la movilidad y ámbitos políticos afines (por ejemplo, las políticas sostenibles de uso del suelo que hace uso de terrenos abandonados frente a una que promueve expansión urbana).
- Consulte con los responsables locales y los principales interesados “con voz y voto” en los ámbitos políticos, en qué medida los principios de sostenibilidad están en línea con la agenda política actual.
- Como punto de partida, tratar de lograr un amplio acuerdo, en hacer que los principios de sostenibilidad sea el fundamento en el Plan de Movilidad Sostenible Urbano.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Reforzar el compromiso con la movilidad urbana sostenible al unirse, al Pacto de los Alcaldes y/o la red CIVITAS (visible en la siguiente página).

- Asegúrese de realizar una clara distinción entre el acceso a los servicios e instalaciones (movilidad) y el tráfico / transporte: La primera es el objetivo de todas las actividades, y el segundo es el instrumento para realizar el acceso y la movilidad. Un principio general podría ser el de facilitar el acceso de los ciudadanos con menos tráfico (que significaría tener menos recursos, menos costes, menos combustible, menos contaminación, menos accidentes, etc.)

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Compromiso al comienzo del proceso de planificación.

- Los principios de sostenibilidad se deben considerar en todo el proceso de planificación.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Análisis de la conclusión en la medida, en que los principios de sostenibilidad guían las políticas actuales relacionadas con la movilidad urbana.

✓ El compromiso total con los principios de sostenibilidad de los principales grupos de interés.

EJEMPLOS

RED CIVITAS

En la actualidad hay 216 ciudades miembros de la Red CIVITAS que han firmado la Declaración de CIVITAS. El foro CIVITAS está abierto a todas las ciudades que quieren aprender más, acerca de la utilidad de las medidas individuales que apoyan el transporte urbano limpio, y las mejores maneras de combinar e integrarlas a gran escala. Las ciudades participantes deben comprometerse a introducir ambiciosas estrategias integradas de transporte urbano y:

- Lograr un cambio significativo en la distribución a favor de modos de transporte sostenibles;

- Seguir un enfoque integrado, que abarque la mayor cantidad de categorías de instrumentos y medidas posibles de CIVITAS en su política.

Este compromiso debe ser refrendado políticamente en la Declaración de la red CIVITAS por la firma de un político local con poder ejecutivo.

Para más detalles ver: http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371

PACTO DE ALCALDES

La Unión Europea (UE) está liderando la lucha mundial contra el cambio climático, y se ha convertido en una de sus prioridades. Sus ambiciosos objetivos se detallan en el clima y en el paquete energético de la UE, lo que obliga a los estados miembros a limitar sus emisiones de CO2 en al menos un 20% en 2020. Los firmantes del Pacto de los Alcaldes contribuyen con estos objetivos políticos, a través de un compromiso formal para ir más allá de este objetivo con la implementación de un Plan de Acción para la Energía Sostenible.

Para más detalles ver: www.eumayors.eu

CARTA: CONEXIÓN INTERNA DE AGUA, UNA OPCIÓN DE CAPITAL

Las cinco capitales europeas Bruselas, Berlín, Budapest, París y Viena y sus puertos interiores firmaron la 'Conexión con vías fluviales: el Derecho a Decidir". La carta tiene como objetivo hacer realidad la ambición de lograr una logística de carbono neutral en los grandes centros urbanos para el año 2030 en la UE. En marzo de 2011, la ciudad italiana de Pisa decidió unirse a las cinco ciudades europeas originales.

Para más detalles véase el Anexo C.

Actividad 1.2: Evaluar el impacto del marco regional/nacional

JUSTIFICACIÓN

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se centra en la movilidad urbana a nivel de aglomeración urbana. Sin embargo, el plan está integrado en un marco de planificación regional y nacional más amplio en materia de movilidad urbana. Esto incluye, por ejemplo, los reglamentos, la financiación o las estrategias de más alto nivel para el desarrollo territorial y el transporte (por ejemplo, un plan nacional de transporte, si existe alguno). Es crucial para evaluar el impacto del marco de planificación regional y nacional, para aprovechar plenamente las oportunidades y evitar conflictos con las autoridades de más alto nivel en un momento posterior.

OBJETIVOS

- Asegurar que las condiciones pertinentes nacionales, regionales y europeas para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se identifican.
- Obtener una perspectiva clara sobre cómo el marco regional, nacional y europeo influirá en el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible y en el diseño de medidas.

TAREAS

- Identificar, documentar y evaluar:
  - Las regulaciones legales y las orientaciones para un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (si los hay).
  - Los criterios de financiación regionales/ nacionales que se relacionan con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, estrategias y objetivos que podrían influir en su Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Por ejemplo, los planes de una Autoridad Nacional de Carreteras para carreteras nuevas o mejoradas, que podrían trabajar en contra de los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de una ciudad al fomentar más conducción por la ciudad. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible tendrá que tener esto en cuenta.
  - El grado de influencia en las responsabilidades o la planificación del perímetro para un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
  - Los requisitos o iniciativas para la coordinación e integración de las diferentes políticas, por ejemplo, la integración de la planificación local y regional del uso del suelo, tales como la evolución de la nueva vivienda o parques empresariales de la región, que puede cambiar las pautas de movilidad de manera decisiva en el nivel local.
- Crear una sinopsis del marco pertinente a nivel regional / nacional con sugerencias en cuanto a cómo hacer frente a estos puntos para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Al inicio del proceso de planificación, en unas pocas semanas.
- Considerar los resultados relevantes a lo largo de todo el proceso de planificación y con un diseño a medida, tómelo particularmente en cuenta al definir el proceso de desarrollo y el alcance del plan (Paso 2).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Los documentos relevantes de ámbito nacional y regional revisados y un resumen de los resultados.
✓ Las oportunidades y los problemas potenciales identificados que pudieran derivarse de las condiciones en el marco regional y nacional.

EJEMPLO

FRANCIA: MARCO NACIONAL Y ASPECTOS LEGALES

El primer desarrollo de la "Plans de déplacements Urbains" (PDUs) - el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Francés - siguió a la adopción de la Loi des transports intérieurs (Ley de transporte interno; LOTI) en diciembre de 1982. Esta ley estipula la meta, los objetivos generales y la orientación de las PDU. El objetivo general de una PDU es garantizar un equilibrio sostenible entre las necesidades de movilidad y accesibilidad de la protección del medio ambiente y la salud. En diciembre de 1996 el Loi sur l'air et l'utilización Rationelle de l'énergie (la ley de aire limpio y el uso racional de la energía; LAURE) hizo obligatoria para todas las urbes con más de 100.000 habitantes el desarrollo de un PDU.

Para más detalles véase el Anexo C.

Actividad 1.3: Realización de una autoevaluación

JUSTIFICACIÓN

Se necesita una autoevaluación al inicio del proceso de desarrollo del plan para identificar las fortalezas y debilidades de sus prácticas actuales de planificación y para entender su propio potencial para preparar con éxito un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. La evaluación deberá determinar hasta qué punto las prácticas actuales de planificación del transporte se alineen con las actividades establecidas en el presente documento de orientación e identificar las barreras y los conductores que pueden influir en el proceso de desarrollo del plan. Esto le ayudará a determinar cuál es el proceso de desarrollo del plan se verá así en su propio contexto local.

OBJETIVOS

- Obtenga una imagen honesta y clara sobre las fortalezas, debilidades y oportunidades de prácticas actuales de planificación, en relación con el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en su propio contexto local (por ejemplo, el marco jurídico político institucional).

- Desarrollar un proceso de desarrollo a medida del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que se adapte al contexto local.

TAREAS

- Analizar los pasos y las actividades de su actual proceso de planificación de transporte local. Usted puede usar este documento para comprobar si los pasos y actividades descritas ya se han incorporado en los procesos de planificación establecidos de su ciudad o región (¿Se consideraban plenamente, de forma limitada o no se consideran?). De esta manera usted puede identificar las deficiencias que deben ser abordadas en el nuevo proceso de desarrollo del plan.

- Identificar y analizar las barreras y oportunidades para el proceso de desarrollo del plan en un contexto urbano.
  - Determinar las barreras institucionales, legales y financieras que afectan a todo el proceso de planificación (por ejemplo, ¿La compañía de autobuses es privada o controlada por otro nivel de gobierno?).

  - Barreras que puedan surgir en el curso de la planificación (por ejemplo, la gestión y comunicación entre diferentes departamentos que estarán involucrados en el desarrollo e implementación del plan).
  - Identificar los conductores que pueden apoyar el proceso de desarrollo y la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

- Evaluar los aspectos y soluciones de exclusión social en el marco de las políticas de transporte. Esto significa tener en cuenta las necesidades de toda la comunidad, incluyendo a todos los grupos vulnerables, como los niños, las personas con movilidad reducida, los ancianos, aspectos de género, es decir, que mujeres y hombres tengan las mismas oportunidades, además algunas preguntas importantes son:
  - ¿Garantiza el sistema de transporte el acceso equitativo, la asequibilidad y la disponibilidad (u otros aspectos relacionados con temas de movilidad)?
  - ¿Las medidas relacionadas con el transporte facilitan el empleo y apoyan el desarrollo de un mercado de trabajo más inclusivo?
- Llevar a cabo una autoevaluación honesta como punto de partida para mejorar los procesos y las políticas de planificación. El resultado no necesariamente tiene que ser hecho público.
- Aplicar una metodología de revisión con expertos externos.
- Aplicar un sistema de gestión de calidad.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Al inicio del proceso de planificación, los resultados deben tenerse en cuenta para el diseño de un proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible adaptada localmente (ver Actividad 2.4 Acordar el plan de trabajo y los mecanismos de gestión).
- Enlace a la Actividad 1.4: Revisar la disponibilidad de los recursos.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Se realizará una correcta autoevaluación.

✓ Fortalezas y debilidades en relación con el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible identificadas.

✓ Resumen de los resultados, para optimizar los procesos de planificación local.

EJEMPLOS

KOPRIVNICA, CROACIA: IDENTIFICAR Y ENFOCAR FUERZAS PARA ELIMINAR LOS PUNTOS DÉBILES

Antes de promover el ciclismo y el senderismo, la ciudad de Koprivnica llevó a cabo un análisis detallado de la situación. Este análisis se basó en una autoevaluación realizada por el propio municipio, resultando un amplio proceso de consulta con una amplia gama de partes interesadas, así como una encuesta pública.

Para más detalles véase el Anexo C.

LA METODOLOGÍA DE REVISIÓN POR PARES DE BUESTRIP

La región del mar báltico, con el proyecto BUSTRIP INTERREG IIIB (Aplicación de la Planificación del Transporte Urbano Sostenible en la zona del Báltico) desarrolló una metodología para ayudar a las ciudades en el desarrollo e implementación de planes y acciones sostenibles de movilidad urbana. Basándose en el informe de autoevaluación de una ciudad, las revisiones en canto al BUSTRIP se llevan a cabo por expertos de otras ciudades, que visitan las ciudades durante unos 3-5 días y además mantienen entrevistas con los principales actores locales, grupos de interés, políticos y funcionarios públicos.

Para más detalles ver el Anexo C.

HERRAMIENTAS

METODOLOGÍAS DE AUTOEVALUACIÓN

REUNIÓN INTERNA Y REVISIÓN

Una auto-evaluación puede ser tan simple como un grupo de personas que están involucradas en el proceso de planificación puedan sentarse juntos para discutir las fortalezas y debilidades de los procesos actuales y cómo mejorarlas. Un mediador independiente puede ayudar en esto. Si lo desea, puede ir acompañado de un análisis DAFO completo. Este método fue utilizado por el Consejo del Condado de Derbyshire en el Reino Unido, como una forma de mejorar sus procesos de planificación de transporte local, y de tener en cuenta los cambios en otras áreas de la planificación que afectaron a la LTP.

REVISIÓN POR PARES

Otra forma de examinar el entorno de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es por medio de una revisión por pares. Aquí es donde uno o más planificadores de movilidad urbana, u otros expertos en el tema, revisan la situación de una ciudad antes de la preparación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y a posteriori. El revisor puede considerar la calidad de los procesos de planificación y de las organizaciones en su lugar y también puede ayudar a comparar sus resultados y productos contra el "mejor de su clase", dando así a la feedback de la ciudad en lo que ha hecho y lo que ha logrado ,así como sobre la forma en que organiza su plan de Movilidad Urbana Sostenible. La ciudad de Gante y la ciudad de Ljubljana empleó revisores para ayudarles a reflexionar sobre lo que han logrado , y cómo podrían hacerlo mejor en sus planes de movilidad urbana sostenible (véase también el ejemplo del proyecto BUSTRIP).

EL USO DE SISTEMAS DE GESTIÓN DE CALIDAD Y ETIQUETAS

Se han diseñado Sistemas de gestión de calidad (SGC) para evaluar los procesos de organización y ofrecer orientación sobre cómo mejorarlos. Cuando se considera que se ha alcanzado un cierto nivel de calidad en la organización, se otorga una etiqueta o certificado. La forma más conocida de sistema de gestión de calidad es ISO 9001, que evolucionó a partir de la gestión de calidad, principalmente en la industria manufacturera, y así fue diseñado inicialmente para los procesos de producción.

Más relevante para la planificación de la movilidad urbana sostenible podría ser el marco común de evaluación, que es gratuita a disposición de todos los Estados miembros de la UE y que está dirigido especialmente al sector público.

Por último, algunos sistemas de gestión de calidad específicos que tienen que ver con ciertos aspectos de la movilidad sostenible están disponibles actualmente: BYPAD para el ciclismo (www.bypad.org) y MaxQ para la gestión de la movilidad (www.epomm.eu). La ciudad de Lund, en Suecia ha solicitado MaxQ para mejorar la política de gestión de la movilidad que se encuentra dentro del marco de su conociod Plan de Movilidad Urbana Sostenible, LundaMaTs.

Enfoques para evaluar la calidad de la totalidad de la política de movilidad sostenible de una ciudad se están desarrollando en el proyectos STEER EEI EcoMovilidad SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST (www.questproject.eu/) y ADVANCE (www.eu-advance.eu/).

Fuente: Tom Rye,Universidad de Lund

Actividad 1.4: Revisar la disponibilidad de recursos

JUSTIFICACIÓN

La cuestión de los recursos disponibles, para llevar a cabo el proceso de desarrollo de Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de medidas de ejecución, están estrechamente vinculadas a la autoevaluación. Esto incluye los recursos humanos (personal y de habilidades), así como los recursos financieros. Sin recursos suficientes, será difícil ejecutar un plan exitoso. Para la mayoría de las autoridades públicas, las habilidades específicas que se requieren para ejecutar el proceso de Plan de Movilidad Urbana Sostenible excederán de las capacidades de su personal. Si bien puede ser una práctica común recurrir a expertos externos para determinadas tareas técnicas, también es importante pensar en la construcción de conocimientos en su propia organización, y tener la posibilidad de cooperar con otras partes interesadas en el largo plazo.

El objetivo es cubrir las necesidades inmediatas, por la subcontratación (si es necesario), pero también desarrollar y mantener la experiencia en la planificación de la movilidad urbana sostenible, dentro de su propia organización.

OBJETIVOS

- Asegúrese de que la (amplia) gama de habilidades necesarias para la gestión e impulsión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible está disponible en las autoridades locales y entre los grupos de interés.
- Equilibrar los requisitos de formación a corto plazo y crear capacidad dentro de su propia organización y en la comunidad profesional en general.
- Evaluar los recursos financieros confirmados y potenciales para el funcionamiento del proceso de planificación y de medidas de ejecución.

TAREAS

- Evaluar las habilidades disponibles, dentro de la organización principal y entre los interesados. Asegúrese de que todas las habilidades básicas para la planificación de la movilidad urbana sostenible son consideradas. Ver la lista de abajo.
- Desarrollar un plan de gestión de habilidad simple, en el que se esboce las líneas generales de la estrategia para cubrir las competencias (por ejemplo, mediante la capacitación, cooperación, subcontratación). Esto debe hacerse, por alguien que esté familiarizado con el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible (o en su caso, con la cooperación con el gerente de recursos humanos).
- Definir el presupuesto necesario para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y garantizar la aprobación política.
- Evaluar un presupuesto probable para la aplicación de dicha medida. Considerando las oportunidades locales, regionales, nacionales y de financiación de la UE. Esto probablemente, será una estimación aproximada en esta etapa, pero le ayudará a mantener una situación realista.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- La cooperación entre las organizaciones responsables para cubrir las necesidades de competencias.
- La participación de los socios externos (por ejemplo, consultores o universidades) para conseguir las competencias con formación, según sea necesario.
- Reclutamiento: En el caso de escasez de habilidades, considere contratar a personas con antecedentes no relacionados con el transporte para tareas específicas (por ejemplo, marketing). Este tipo de "Pensar con originalidad" aporta una perspectiva novedosa, ya que resulta una parte fundamental de la planificación de la movilidad urbana sostenible. También considere la combinación de los recursos de las distintas partes interesadas para el personal de finanzas (véase el ejemplo siguiente después de las 2 siguientes páginas).

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Debe ser considerado desde el principio, ya que es esencial para la constitución del equipo que participará en el proceso de planificación real.

LISTA DE VERIFICACIÓN

- ✓ Habilidades requeridas y recursos financieros para el proceso de planificación analizados.
- ✓ Plan de gestión de habilidades.
- ✓ Presupuesto para poner en funcionamiento el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible, políticamente aprobado.
- ✓ El marco presupuestario para la implementación de medidas.

DETALES DE LAS TAREAS

Elabrar el plan de gestión de habilidades

Identificar los requisitos básicos de habilidad	Capacidad de gestión
	Capacidad técnica
	Capacidad operativa
↓	
Perfil de las organizaciones responsables (déficits y fortalezas)	Competencias
	Motivación (organizaciones e individuales)
	Cooperación
↓	
Elección de las opciones de gestión	
↓	↓
Formación	**Conocimientos especializados**
↓ ↓	↓ ↓ ↓
Interna / Externa	Colaboración
↓ ↓	↓ ↓ ↓
Recursos financieros disponibles	
↓	
Programa de planificación de transporte sostenible	
↓	
Plan de gestión de Habilidades	

*(Figura elaborada con datos proyecto PILOT, www.pilot-transport.org/)*www.pilot-transport.org/*)*

Requisitos de capacidades básicas para la planificación de la movilidad urbana sostenible

Capacidad de gestión (necesaria durante todo el proceso de planificación del plan de movilidad urbana sostenible)	
Gestión del proyecto (incluido en el enlace político)	
Gestión técnica	
Gestión Financiera	
Gestión del personal (incluido la gestión de equipos multidisciplinares integrados por personal interno y externo)	
Conocimientos técnicos (necesarios durante todo el proceso)	
Planificación urbana y del transporte	
Otras políticas sectoriales importantes (económicas, sociales, ambientales)	
Conocimientos básicos de la política en otros niveles – regional, nacional, UE	
Capacidades operativas (necesarias para actividades particulares)	**Paso/Actividad relacionado**
Grupos de interés y participación ciudadana	Actividad 2.4 Plan de participación de los grupos de interés y los ciudadanos Paso 4. Desarrollar una visión común Actividad 9.3 Crear la propiedad del plan Actividad 10.2 Informar e involucrar a los ciudadanos (implantación de medidas)
Desarrollo, seguimiento y evaluación de los indicadores	Paso 3. Analizar la situación de movilidad y desarrollar distintas hipótesis Paso 5. Establecer prioridades y metas cuantificables Paso 8. Elaborar un plan de seguimiento y evaluación en relación con el plan
Recopilación y análisis de datos	Elemento 3. Analizar la situación de movilidad y desarrollar distintas opciones Elemento 8. Elaborar un plan de seguimiento y evaluación en relación con el plan
Elaboración de modelos e hipótesis	Actividad 3.2 Elaborar hipótesis
Información, relaciones públicas y Marketing	Actividad 2.3 Participación de los grupos de interés y de los ciudadanos Elemento 4. Desarrollar una visión común y comprometer a los ciudadanos Actividad 9.3 Crear la propiedad del plan Actividad 10.2 Informar e involucrar a los ciudadanos (aplicación de las medidas oportunas)
Contabilidad	Actividad 2.4 Ponerse de acuerdo sobre el plan de trabajo y los mecanismos de gestión Actividad 7.2 Preparar un plan de acción y el presupuesto

Fuente: Manual completo PILOT de 2007, cuadro modificado, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

EJEMPLOS

BRISTOL, INGLATERRA: GESTIÓN DE COMPETENCIAS EN EL PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

Los ayuntamientos implicados en el desarrollo del plan de transporte local mixto para la gestión de habilidades, en la mayor área de Bristol, se hizo a través de la formación y un enfoque de trabajo multidisciplinario, como un factor crítico, para asegurar la planificación del transporte de alta calidad.

Para más detalles véase el Anexo C.

OREBRO, SUECIA: PROMOVER UNA NUEVA FORMA DE PENSAR

Örebro creó una unidad especial dentro de su administración para facilitar la implementación de un transporte urbano sostenible y así sensibilizar a los compañeros de trabajo, así como a los políticos. Mediante seminarios centrados en la reducción de la necesidad del coche, a través de la planificación espacial se organizaron, como una introducción a una nueva reflexión más holística.

Para más detalles véase el Anexo C.

FRANCIA: RESPONSABILIDADES PARA EL DESARROLLO DE UN PDU (PLANES DE DÉPLACEMENTS URBAINS)

La Autoridad de Transporte Urbano (AOTU), responsable por la ley, para el desarrollo e implementación de una PDU, a menudo busca la ayuda de una variedad de grupos de interés, incluidos los organismos de desarrollo urbano, consultorías privadas, y centros de investigación regionales de transporte (CETES).

Para más detalles véase el Anexo C.

FRANCIA: COSTES DE DESARROLLO DE UN PDU

Los costes de desarrollo de un PMUS difieren ampliamente y dependen del alcance del mismo, la disponibilidad de los planes y estudios existentes, la naturaleza del PMUS previsto, y la asistencia externa necesaria. En Francia, la autoridad en general, gasta entre 200.000 y 400.000 euros en el desarrollo de un PMUS. Estas cuentas, sin embargo, no siempre son completas y algunos costes están ocultos, o costes cubiertos por subsidios externos que no se incluyen en estas cifras.

Fuente: Rupprecht Consult, basado en GART, 2010: Plan-de-déplacements Urbains: Panorama 2009, París, abril 2010

AACHEN, ALEMANIA: CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA FINANCIA A UN GERENTE DE MOVILIDAD

En un único esfuerzo (en Alemania) se agruparon los recursos financieros para llevar a cabo la gestión de movilidad, mediante una contratación de un gestor de movilidad a tiempo parcial, que se financia a través de dos tercios del Ayuntamiento, en concreto del departamento de medio ambiente de Aachen y un tercio por la Cámara de Comercio e Industria.

Para más detalles véase el Anexo C.

Actividad 1.5: Definir una cronología básica

JUSTIFICACIÓN

Garantizar el momento adecuado es la clave del éxito. Las actividades del proceso de desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en parte, dependen unos de otros, pero existen interdependencias que deben traducirse cuidadosamente en una secuencia lógica de todas las tareas necesarias para completar el proceso (por ejemplo, haber identificado los problemas antes de hablar de objetivos) y en unas condiciones locales armonizadas.

También es crucial considerar, la realización de un curso de planificación y formulación de actividades sobre las políticas necesarias, para determinar un correcto proceso de planificación en cuanto al calendario. Los períodos electorales, los procesos de legislación, los procesos de regulación u otras actividades de planificación pueden influir en el proceso de planificación a través de su influencia en el contexto institucional (por ejemplo, cambio de los responsables de la toma de decisiones, cambio de la legislación).

OBJETIVOS

- Construir el concepto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Lograr una mayor armonización en los plazos del procesos de planificación con diferentes procesos técnicos y políticos de toma de decisiones (por ejemplo, estrategias, planes sectoriales, elecciones). Identificar las ventanas de tiempo para la coordinación con la planificación de la movilidad urbana sostenible.
- Permitir una planificación realista de todo el proceso del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Establecer una visión general de la programación general del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (preparación, elaboración, validez/horizonte, implementación, revisión) y describir las interdependencias temporales entre todas las tareas.
- Reducir al mínimo los riesgos relacionados con la sincronización

TAREAS

- Esforzarse para integrar plenamente la planificación de la movilidad urbana sostenible en el desarrollo y el calendario de aplicación de otras políticas y estrategias (tanto de forma general como por sectores) existentes.
- Elija un plazo adecuado para la construcción de un marco estratégico y operativo para el proceso de planificación: 1-3. El tiempo necesario dependen en gran medida de la experiencia con los procesos de planificación, las estructuras institucionales, el contexto político y la planificación de la “cultura local”.
- Establecer un marco temporal para el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible: el caso ideal sería 1,5 años (pero este periodo depende de las condiciones establecidas y de la experiencia, por ello, puede llegar a ser más largo).
- La toma de decisiones tendrá en cuenta las evaluaciones (por ejemplo, el periodo de elecciones). Los meses antes del periodo electoral, puede ser difícil avanzar rápidamente. Por tanto esto puede influir en el calendario del proceso de planificación.
- Continuar implementando medidas de "resultados rápidos" durante la puesta en marcha del marco estratégico y operativo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y durante el proceso de planificación. Esto le ayudará a evitar dar la impresión de inactividad y será particularmente importante para aquellas personas que toman las decisiones, demostrar que están trabajando hacia el desarrollo de la movilidad urbana sostenible. Las medidas de "resultados rápidos " deben ser medidas a corto plazo, ya que se pueden implementar con relativa rapidez, deben tener una buena visibilidad, contribuir a los objetivos de sostenibilidad, y no poner en peligro un enfoque de planificación integrada para el desarrollo sostenible del Plan de Movilidad Urbana.
- Elija un plazo adecuado para la puesta en práctica de dichas medidas: 3-10 años (por ejemplo, en función del tipo de medida y la sincronización con fuentes de financiación).
- Revisión y actualización (de la estructura en el momento de la evaluación y la actualización del plan después de la adopción del mismo) al menos cada 5 años.

Calendario indicativo para un PMUS

- **Marco estratégico y operativo (1-3 años)**
- **Proceso de planificación (1,5 años, caso ideal, puede llegar a ser más largo)**
- **Medir la aplicación (3-10 años, durante la preparación y la planificación, existe la posibilidad de incluir medidas de "resultados rápidos")**
- **Revisar al menos cada 5 años (idealmente cada 2 años)**

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Luchar por la integración mediante estrategias más amplias a largo plazo. Algunas ciudades/ regiones tienen una estrategia de desarrollo local a largo plazo con una perspectiva de 20 a 30 años, por ejemplo, se ha llevado a la práctica procesos relacionados con la Agenda 21. Esa estrategia, si está disponible, puede proporcionar orientación para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible mediante la definición de unos objetivos generales.
- Lo ideal sería que la revisión y actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible se realizase cada 2 años (pero dependería de la experiencia y de la capacidad).

CALENDARIO Y LA COORDINACIÓN

- Desde el principio – la programación del proceso debe ser definido antes de iniciar el proceso de planificación.
- Un continuo ajuste de progrmación para actividades específicas (por ejemplo, comunicados de prensa, reuniones para fijar temas referentes al calendario).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Línea de tiempo realista para la aplicación básica del proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible.
✓ Cronograma aprobado por los tomadores de decisiones.

PARA MÁS INFORMACIÓN

Proyecto GUIDEMAPS (2002 - 2004) Volumen 2 del Manual GUIDEMAPS de "Hojas informativas" que da la información sobre la gestión del tiempo en los procesos de planificación abierta (pp. 22-23).

www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS Handbook_web [1].Pdf

EJEMPLOS

FRANCIA: EJEMPLO DE PROGRMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE UN PMUS

El desarrollo de una PMUS es un largo ejercicio de reflexión, planificación y programación. En el siguiente esquema se presentan los diferentes pasos a seguir junto con un calendario hipotético. Cabe señalar que en promedio una autoridad local tiene 36 meses para elaborar un plan y lograr su aprobación.

TABLA: CALENDARIO HIPOTÉTICO PARA LA PREPARACIÓN DEL PDU EN FRANCIA

Medidas de preparación y desarrollo	Cronograma / Meses
Pre-análisis	Del mes 1 al 2
Establecimiento de un grupo de trabajo local y definición de los perímetros jurídicos	Del mes 3 al 4
Definición de un plan de trabajo y de asistencia externa (si fuera necesaria)	Del mes 5 al 7
Análisis e interpretación	Del mes 8 al 10
Definición de las acciones	Del mes 11 al 13
Programación y evaluación	Del mes 14 al 17
Formalización del proyecto de PMUS y reconocimiento jurídico	Del mes 18 al 20
Consulta oficial e investigación pública	Del mes 21 al 23
Inclusión de modificaciones posibles	Mes 24
Aprobación final del PMUS	Mes 24

Fuente: Rupprecht basado en GART, 2005b: Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.

Actividad 1.6: Identificar los principales actores y grupos de interés

JUSTIFICACIÓN

Identificar a los grupos de interés de la movilidad urbana y entender su potencial papel y la posición en el proceso es importante para lograr los objetivos generales de la planificación de la movilidad urbana sostenible. Esto puede ayudar a identificar posibles conflictos y coaliciones entre los actores, y cómo estas a su vez pueden afectar al proceso de planificación en términos de cobertura geográfica, de integración de políticas, de disponibilidad de recursos y de legitimidad global. Esto es necesario para el desarrollo de los medios adecuados para hacer frente a los grupos de interés dominantes o débiles y con posiciones intermedias.

OBJETIVOS

- Crear una base sólida para una cooperación duradera entre todos los grupos de interés.
- Identificar las posibles sinergias o conflictos entre las partes interesadas.
- Mejorar la capacidad de la dirección para la preparación y ejecución de su plan.

TAREAS

- Identificar todos los grupos de interés, así como sus objetivos, “su poder”, su capacidad y sus recursos de planificación (por ejemplo, utilizando una herramienta de búsqueda de grupos de interés).
- Identificar a los actores más débiles que puedan necesitar apoyo.
- Luchar por una coalición que incluye la planificación de todos los grupos de interés claves - en la medida de lo posible, evitar los conflictos importantes con uno o más grupos de interés. Elaborar una estrategia sencilla de coordinación de las partes interesadas para guiar esta tarea.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Desde el principio - identificación y análisis de los grupos de interés.
- Volver a evaluar, en caso de que se produzcan cambios en los grupos de interés.

LISTA DE VERIFICACIÓN

- ✓ Grupos de interés identificados: actores primarios, actores clave, intermediarios.
- ✓ Análisis de las tareas que llevan a cabo los actores.
- ✓ Estrategia de coordinación de los grupos de interés desarrollada.

DETALES DE LAS TAREAS

¿Quiénes son los grupos de interés en un proceso de planificación DE la movilidad urbana sostenible?

Para obtener una imagen completa, existen tres tipos de grupos de interés que deberían distinguirse en función de su posición de poder específico en el proceso:

- Principales interesados: ¿Quién se verá afectado finalmente - positiva o negativamente - por las nuevas medidas de transporte (por ejemplo, los ciudadanos en general, los diferentes grupos sociales o profesionales, ciertos barrios de la ciudad, ramas empresariales, organizaciones individuales)?
- Actores clave: ¿Quién tiene la responsabilidad política (alcaldes, concejales, otros niveles de autoridad)? ¿Quién tiene los recursos financieros (fondos públicos y privados)? ¿Quién tiene la autoridad (por dominio o territorio)? ¿Quién tiene las habilidades y la experiencia (administraciones públicas, universidades, sector privado) - en ámbitos relacionados al transporte (uso de la tierra, medio ambiente, educación, salud, turismo, etc.)?
- Intermediarios: ¿Quién implementa la política de transportes (operadores de infraestructuras, las administraciones públicas, la policía, etc.)? ¿Quién lleva a cabo importantes actividades de transporte (operadores de transporte de mercancías, puertos, aeropuertos, etc.)? ¿Quién representa a los grupos de interés pertinentes (asociaciones, cámaras, cooperativas, redes)? ¿Quién informa y realiza los informes sobre el transporte (autoridades, operadores, medios de comunicación locales)?

Además, tenga en cuenta el papel de los defensores locales existentes - personas clave que pueden desempeñar un papel importante en la movilización de recursos, la creación de alianzas, etc. debido a sus habilidades personales y el reconocimiento que reciben por otros los actores locales. En la práctica, estas personas pueden tener una influencia extraordinaria en el proceso, tanto positiva como negativamente, por lo que su papel requiere una evaluación estratégica anticipada. Obviamente, la identificación de los interesados no es una tarea que se puede finalizar de una vez al inicio del proceso de planificación. Más bien, tiene que ser tomado en varias ocasiones, cuando los diferentes escenarios y opciones de políticas se vuelven más concretas y las implicaciones para los interesados se pueden evaluar con mayor precisión. Incluso para algunos grupos de interés clave, una re-evaluación puede llegar a ser necesaria como consecuencia de la evolución de las circunstancias (por ejemplo, la privatización de un operador nacional de ferrocarriles)

Fuente: PILOT Manual 2007 – versión completa, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GRUPOS DE INTERÉS TÍPICOS INVOLUCRADOS EN LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE (BASADOS EN GUIDEMAPS)

Gobierno / Autoridades	Empresas / Operadores	Comunidades / Barrios	Otros
Autoridades locales	Conductor / Proveedores	ONG's ambientales	Instituciones de investigación
Ciudades vecinas	Consultoras de transporte	Varias asociaciones automovilísticas	Universidades
Autoridad de transporte local	Compañías de uso	Sindicatos	Instituciones de formación
Policía de tráfico	Compañías de alquiler de bicicletas	Medios de comunicación	Expertos de otras ciudades
Otros órganos locales de transporte	Otros proveedores de movilidad	Foros locales	Fundaciones
Otros órganos de las autoridades locales	Asociaciones nacionales de empresas	Organizaciones comunitarias locales	
Políticos	Empleados importantes	Grupos de interés locales	
Personas que toman las decisiones	Inversores privados	Grupos de viandantes / ciclistas	
Asociaciones	Negocios nacionales / internacionales	Grupos de usuarios del transporte público	
Gestor del proyecto	Negocios regionales / locales	Personal del sector del	
Personal profesional de apoyo	Asociaciones de empresas locales	Ciudadanos	
Servicios de emergencia	Pequeñas empresas	Visitantes	
Ejecutivos de los servicios sanitarios y de seguridad	Minoristas	Ciudadanos de las ciudades vecinas	
Unión Europea	Servicios públicos (por ejemplo de electricidad) telecomunicaciones)	Personas con discapacidad	
Ministerio de transporte	Ingenieros / Contratistas	Propietarios de tierra	
Otros ministerios nacionales		Personal de Transporte	
Gobierno regional		Padres / hijos	
		Personas Mayores	

Fuente: Basado en GUIDEMAPS Handbook 2004, www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS Handbook_ web[1].pdf

INSTRUMENTOS

Análisis de los actores

Después de identificar los grupos de interés, se debe analizar las constelaciones entre estos actores. Este análisis debe basarse en una lista de diferentes criterios o atributos que son relevantes para un caso concreto, por ejemplo, intereses, poder, influencias, coaliciones, etc. De esta manera, se puede averiguar, los objetivos de cada grupo de interés, cuáles son sus intereses ocultos, y si se consideran a sí mismos como "ganadores" o "perdedores" en el caso de que un proyecto determinado se implementase.

El objetivo de un análisis sistemático de las constelaciones de actores, es obtener una imagen clara de los conflictos de intereses o coaliciones potenciales y para así poder determinar mejor los grupos de interés que pueden presentar diferentes niveles de interés, capacidades e interés frente al tema en cuestión. Esto se puede hacer, por ejemplo, mediante el desarrollo de una "Matriz de Influencia-Interés", que agrupa a los interesados por su nivel de influencia / importancia:

Matriz de influencia - Interés

	Baja Influencia	**Alta influencia**
Baja participación	Grupo de interés de menor prioridad	Útil para la intermediación en cuanto a la toma de decisiones y para la formulación de una opinión
Alta participación	Grupo de interés importante, con necesidades de potenciación	Grupo de interés más critico

Fuente: UN-Habitat: Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001, p. 24. available from: www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122

ORIENTACIÓN SOBRE EL TRABAJO DE LOS COLABORADORES

La Guía Distillate de Trabajo Asociado (Forrester 2008) - (Distillate Guide to Partnership Working) ayuda a los profesionales del transporte, que identifican a los principales actores y grupos de interés a los que podrán pedir consejo o trabajar con ellos. La guía incluye una lista útil de 19 factores de éxito para el trabajo con otros grupos. Esto hace que las asociaciones de trabajo funcionen mejor, identificando el cuándo y dónde, existe un apoyo político y respaldo legislativo, y donde las agencias y los interesados pueden reconocer objetivos comunes y donde hay un historial de trabajo compartido. La Guía también proporciona algunos "árboles de decisión" para permitir que los profesionales piensen en cómo quieren trabajar con otros.

Fuente: John Forrester, The DISTILLATE Guide to Cross-sectoral and Intra-organisational Partnership Working for Sustainable Transport Decision Making, 2008, available from www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-08).pdf

PASO 2: DEFINIR EL PROCESO DE DESARROLLO Y EL ALCANCE DEL PLAN

El proceso de desarrollo de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, tiene que adaptarse a la situación local. Esto incluye, un paso crucial en cuanto a la definición del ámbito geográfico del plan, que idealmente debería abordar el funcionamiento de la área metropolitana urbana. La cooperación de los grupos de interés y la integración política, son otros campos que deben ser abordados en esta fase, que debería concluir con un acuerdo sobre el plan de trabajo y los mecanismos de gestión.

Actividad 2.1: Mirar más allá de los propios límites y responsabilidades

JUSTIFICACIÓN

Un plan debe referirse a un territorio específico para el cual se lleva a cabo. La cobertura geográfica más adecuada debe ser acordada por las partes interesadas. Por un lado, debe tener en cuenta la zona para la que las respectivas autoridades locales o regionales son responsables. Por otro lado, se debe tener en cuenta las pautas de movilidad reales, cubriendo el funcionamiento del área metropolitana (es decir, el viaje al trabajo) y considerando la importancia de vincular la red de transporte local, con los transportistas de larga distancia. Es crucial para la competitividad de las aglomeraciones urbanas asegurar una perfecta integración de las conexiones de larga distancia (por ejemplo, las Redes Trans-Europeas - RTE) con el "último kilómetro" urbano. Un acuerdo a nivel político sobre un perímetro de planificación adecuado y las responsabilidades que ellas conllevan, son un requisito esencial para la planificación de la movilidad urbana sostenible..

OBJETIVOS

- Definir el perímetro de la planificación, lo ideal es la integración de las interdependencias geográficas funcionales y los flujos de tráfico (por ejemplo, viajes al trabajo).
- Identificar el organismo/área adecuado para tomar el liderazgo en el proceso de planificación.
- Obtener una decisión a nivel político para aprobar la cobertura geográfica y la organización principal.
- Asegúrese de que la conexión con los transportistas de larga distancia también se encuentra en el orden del día dentro de las actividades del plan.

TAREAS

- Analizar los patrones de transporte y los perímetros de la organización. Incluye también enlaces a los corredores de transporte de larga distancia.
- Involucrar a los grupos de interés y autoridades clave dentro del perímetro de la planificación prevista y luchar por acuerdos formales sobre la

cobertura geográfica de las actividades de planificación.

- Adoptar un enfoque abierto y transparente desde el principio, garantizando la participación de todas las autoridades interesadas.

- Garantizar una comunicación regular y el intercambio de información entre las autoridades pertinentes.

- Negociar la responsabilidad general del plan.

- Si no es totalmente posible definir el perímetro de planificación orientada al área metropolitana urbana, al menos, luchar por una buena cooperación con todos los actores sobre los retos que sólo pueden ser abordados a nivel de área metropolitana. Esto puede basarse en la cooperación existente en hacer nuevas prácticas (por ejemplo, los procedimientos formales, tales como los planes de ordenación conjunta o procedimientos informales, grupos de trabajo).

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Crear un equipo que integre diferentes autoridades, informando periódicamente a todas las personas que toman las decisiones clave y a los políticos.

- Asegurar la cobertura de todas las áreas importantes vinculadas a impactos socioeconómicos y ambientales del transporte.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Desde el principio - se requiere un acuerdo antes de iniciar el proceso oficial de planificación de la movilidad urbana sostenible.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Identificar un área Sostenible más adecuada en el Plan de Movilidad Urbana.
✓ Llegar a un acuerdo en la cobertura geográfica.
✓ Llegar a un acuerdo en las funciones básicas y las responsabilidades de las autoridades y los políticos.
✓ Creación del equipo de planificación.
✓ Acuerdo político firmado y aprobado por todo el consejo municipal.

EJEMPLOS

INGLATERRA: CONJUNTOS DE PLANES LOCALES DE TRANSPORTE

En Inglaterra, el plan de transporte local (LTP) es un requisito legal establecido por la Ley de Transporte del año 2000. La responsabilidad de la producción y el reparto de la LTP, recae sobre la Autoridad del Transporte Estratégico, que puede ser una Diputación Provincial, Autoridad Unitaria, Distritos Londinenses o la Autoridad de Transporte Integrado.

El plan de transporte local West Midlands 2011-2016, así como la Asociación Local Plan de Transporte West Yorkshire, son ejemplos de la cooperación institucional en la planificación de la movilidad urbana sostenible.

Para más detalles véase el Anexo C

FRANCIA: LOS PLANES DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

El desarrollo de los PDU está bien arraigada a la cultura de la planificación urbana de Francia. La entidad responsable de la elaboración de estos planes de movilidad, es la autoridad de transporte urbano (Autorité organisatrice de transporte urbain (AOTU)). Normalmente son una autoridad metropolitana, una autoridad de transporte público o en algunos casos, un municipio individual. El ámbito geográfico está limitado por el área de servicio de transporte público. En torno al 80 % de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, el plan es desarrollado y administrado por una autoridad metropolitana.

Fuente: Rupprecht Consult, con datos de « Plan de déplacements Urbains»: Panorama 2009, GART, París, abril de 2010 (pág. 9).

BRUSELAS, BÉLGICA: EXPERTO EN AYUDAR A EMPRESAS A PENSAR INDEPENDIENTEMENTE

El Puerto de Bruselas contrató a un experto en transporte, para ayudar a las empresas en cuanto al uso de la vía fluvial o el deseo de utilizar la vía fluvial con consejos e información útil, en vista de la organización de los flujos de transporte de forma diferente y lograr un cambio modal hacia modos más respetuosos con el medio ambiente.

Fuente: www.portdebruxelles.be/fr/61/Expert-en-transport

Actividad 2.2: Luchar por la coordinación de políticas y un enfoque integrado y global

JUSTIFICACIÓN

El inconveniente principal en la actualidad para la planificación del transporte urbano, es la falta de coordinación entre las políticas y las organizaciones, más allá de la integración de los modos de transporte (por ejemplo, la coordinación con la planificación del uso del suelo, la protección del medio ambiente, la inclusión social, la equidad de género, el desarrollo económico, la seguridad, la salud, educación, tecnologías de la información). Abordar este déficit representa un reto importante para la planificación de la movilidad urbana sostenible, pero también es una fuente principal de innovación y mejora.

OBJETIVOS

- Reconocer las interacciones entre los cambios en las estructuras urbanas (densidad, funciones, modelos socioeconómicos, ecosistemas) y la movilidad.
- Asegúrese de que los vínculos entre los diferentes modos de transporte se consideran conjuntamente, en lugar de abordarlos de manera aislada.
- Establecer la planificación de la movilidad y el transporte como un dominio de política común, que sirve verdaderamente a las diferentes necesidades de la sociedad - económicas, sociales, ambientales - y no como un fin en sí mismo.
- Definir cómo el ser sostenible puede integrarse en la planificación de la movilidad urbana y otras políticas a nivel local, regional, nacional y europeo.

TAREAS

- Revisar los planes que puedan tener un impacto en la movilidad urbana, por ejemplo, planes nacionales y regionales (Relacionada con la Actividad 1.2 " Evaluar el impacto del nivel regional / nacional"), incluyendo los planes de otros ámbitos de la política a nivel local, los planes de las empresas de transporte, y los planes de los municipios vecinos.
- Identificar los requisitos de coordinación y el potencial en todos los ámbitos y niveles de actuación pertinentes. Un ejemplo es la relación entre la planificación y el transporte del territorio. Los impactos en cuanto al transporte deben ser considerados en el proceso de planificación del uso del suelo, para maximizar el uso del transporte sostenible a los nuevos desarrollos.
- Compruebe si las metas y objetivos de los planes de apoyo o de conflicto, con los objetivos de movilidad urbana sostenible. Podría haber un conflicto, por ejemplo, si un plan de mejora de la salud hace hincapié en la actividad física sólo a través del deporte organizado, en oposición a un mayor uso de la bicicleta o a caminar, para los viajes cotidianos.
- Adoptar un enfoque abierto y transparente para la cooperación de los individuos desde el principio, para garantizar la participación de actores de diferentes ámbitos políticos (por ejemplo, diferentes departamentos administrativos).
- Desarrollar acciones comunes en cuanto a la cooperación con individuos de otros ámbitos de la política, especialmente en áreas más relacionadas con la movilidad (uso de la tierra, energía, medio ambiente, desarrollo económico, inclusión social, salud y seguridad). Luchar por una modificación de las políticas y prácticas sectoriales y/o crear nuevos campos de actividad.
- Garantizar una comunicación regular y el intercambio entre las autoridades competentes (y dentro de las autoridades, por ejemplo, a través de reuniones regulares sobre la planificación entre el transporte y el uso del suelo).
- Asegúrese de que los vínculos entre los diferentes modos de transporte que se tienen en cuenta y que la intermodalidad se convierte en un tema dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esto incluye las conexiones de los corredores de transporte de larga distancia, como la red trans-europea de transporte (para más detalles ver: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

CALENDARIO Y LA COORDINACIÓN

- Desde el principio, se debe considerar como una actividad continua

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Identificar vínculos normativos pertinentes (sinergias y conflictos).

✓ Evaluación de las opciones iniciales para la integración de las políticas.

✓ Establecer un diálogo con todos los grupos de interés sobre las posibilidades de integración.

✓ Decisión inicial de la priorización de las opciones de integración.

✓ Especificación y priorización especifica de acuerdo con los resultados avanzados de los escenarios (Actividad 3.2).

EJEMPLOS

WEST MIDLANDS, INGLATERRA: GRUPO DE TRABAJO JOINT OFICIAL

El Centro de la Autoridad de Transporte Integrado de West Midlands, dirigió el desarrollo del Plan Local Transporte de West Midlands (LTP) 2011-2026. Un Comité mensual del LTP fue establecido para supervisar el desarrollo del plan, para garantizar su coherencia con otros programas de políticas locales, regionales y nacionales y respondió a las necesidades locales de los ciudadanos. El Comité estuvo integrado por políticos locales y oficiales del distrito, es decir por todas las autoridades del distrito de West Midlands. Estas autoridades tienen la responsabilidad de la planificación del uso de la tierra, las carreteras y de la salud pública y, por tanto, proporcionan fuertes vínculos con otros sectores externos del transporte.

Fuente: Steven Keeley , Centro - Autoridad de Transporte Integrado de West Midlands

REGIÓN KOUVOLA, FINLANDIA: GRUPO DE TRABAJO INTERSECTORIAL

En la Región de Kouvola, un grupo de trabajo intersectorial fue establecido, basando su trabajo en el acuerdo de todas las partes interesadas para que se aplicaran la política de tráfico junto con el plan del sistema de transporte regional. El grupo inicial formado por representantes del Consejo Regional, la Administración de Carreteras finlandesa, la Administración Ferroviaria de Finlandia, la Oficina de Estado y los siete municipios de la región, se amplió posteriormente para incluir también a los servicios de salud pública regionales y el centro del entorno público regional, así como ciudadanos y otras partes interesadas.

Para más detalles véase el Anexo C.

BUDAPEST, HUNGRÍA: AJUSTE DE UN PLAN DE MOVILIDAD EN EL MARCO DE LA POLÍTICA MUNICIPAL GENERAL

La ciudad de Budapest está elaborando un nuevo Plan de Movilidad Urbana, basado en los principios de planificación de la movilidad urbana sostenible. El nuevo plan se integrará plenamente en un marco de políticas más amplio y tendrá en cuenta los recientes cambios en el sector del transporte, así como las nuevas prioridades de desarrollo en tiempos de crisis económica.

Para más detalles véase el Anexo C.

ÎLE-DE-FRANCE: LOGÍSTICA URBANA - UNA NECESIDAD PARTICULAR CON UN ENFOQUE INTEGRADO

Durante el desarrollo de la región del Île-de-France PDU, la región ha puesto en marcha un "grupo de concertación" que reúne a todas los grupos de interés: transportistas, empresas de transporte, cámaras de comercio e industria, los servicios del Estado, la Ciudad de París, la oficina de planificación regional y la agencia nacional de medio ambiente ADEME. Las tareas del "grupo de concertación" consisten en fomentar la financiación de proyectos logísticos innovadores para la ciudad, juntar los medios de transporte y dar apoyo a los centros de distribución multimodal.

Para más detalles véase el Anexo C.

Actividad 2.3: Participación de los grupos de interés y de los ciudadanos

JUSTIFICACIÓN

Trabajar con grupos de interés es generalmente considerada como una práctica común - pero a menudo, sólo ciertos grupos de interés, en realidad, suelen tener voz y voto en el proceso de planificación. Es crucial involucrar a todos los tipos de grupos de interés durante todo el proceso de planificación, para así hacer frente a sus necesidades específicas. Esto ayuda a legitimar el plan y mejorar su calidad. La participación de los interesados apoya el desarrollo de un plan más eficaz y eficiente (coste). Se necesita por tanto, una estrategia específica para la participación de los interesados a partir de diferentes formatos y técnicas para tratar con las autoridades, empresas privadas, organizaciones de la sociedad civil o con todos ellos. Los ciudadanos son un subgrupo especial de los grupos de interés. La participación de ellos en la planificación es un deber fundamental de las autoridades locales para garantizar la legitimidad y la calidad de la toma de decisiones. Además su participación es un requisito estipulado por las directivas de la UE y convenciones internacionales[4].

OBJETIVOS

- Garantizar una participación bien estructurada de los grupos de interés relevantes en todas las etapas clave del proceso de planificación.
- Crear una cultura de planificación transparente, que es, como mínimo, tener una base de comunicación regular y negociación.
- Animar y permitir a los ciudadanos informarse y unirse al debate.
- Diseñar soluciones sostenibles y compatibles, que permitan mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, y crear una amplia propiedad pública del proceso de planificación.
- Fortalecer la vitalidad de la sociedad civil y de la cultura política local.
- Mejorar la calidad, la eficacia, eficiencia (el coste), la transparencia, la aceptación y legitimidad de la planificación de la movilidad urbana sostenible.

TAREAS

- Identificar los hitos y las herramientas adecuadas para la participación de los grupos de interés y de los ciudadanos.
- Tenga en cuenta que la participación de los grupos de interés y de los ciudadanos es un elemento que debe de tener un buen Plan de Movilidad Urbana Sostenible, pero tenga cuidado con los grupos de presión que pueden bloquear el proceso.
- Desarrollar un plan de comunicación que incluya una estrategia de participación y un calendario, así como una estrategia general para las actividades de relaciones públicas (incluyendo la participación de los medios de comunicación). Incluya en su estrategia información, al menos proactiva, de la población (es decir, que la misma se acerque al pueblo y no al revés) y la participación de los grupos de interés clave a lo largo del proceso, además de luchar por una participación más interactiva, si es posible (véase más abajo la sección “Actividades de evaluación más allá de los requisitos esenciales").
- No se limite a considerar a las personas con necesidades especiales como beneficiarios, sino involúcrelos en el proceso de planificación.
- Establecer actividades de participación como parte de las prácticas de planificación estándar.

[4] Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo 2003 prevé la participación del público con respecto a la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y se modifica en lo que respecta a la participación pública y el acceso a la justicia. Las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo - Declaración de la Comisión.

PREGUNTAS A RESPONDER POR UNA ESTRATEGIA DE COMPROMISO

Hay cuatro preguntas principales sobre el proceso que deben tenerse en cuenta en la preparación de una estrategia de participación.

¿Por qué? ¿Por qué se está llevando a cabo el proceso de participación? ¿Cómo va a influir en la estrategia/plan?

¿Quién? ¿Quién debería participar en el proceso de toma de decisiones? ¿Cómo se pueden identificar a estas personas?

¿Cómo? ¿Cómo emprender el compromiso? ¿Qué herramientas y técnicas se deben utilizar?

¿Cuándo? ¿Cuándo se deben llevar a cabo las diferentes actividades? ¿Cuándo no es conveniente llevarlas a cabo?

TAREAS

- Identificar los hitos y las herramientas adecuadas para la participación de los grupos de interés y de los ciudadanos.
- Tenga en cuenta que la participación de los grupos de interés y de los ciudadanos es un elemento que debe de tener un buen Plan de Movilidad Urbana Sostenible, pero tenga cuidado con los grupos de presión que pueden bloquear el proceso.
- Desarrollar un plan de comunicación que incluya una estrategia de participación y un calendario, así como una estrategia general para las actividades de relaciones públicas (incluyendo la participación de los medios de comunicación). Incluya en su estrategia información, al menos proactiva, de la población (es decir, que la misma se acerque al pueblo y no al revés) y la participación de los grupos de interés clave a lo largo del proceso, además de luchar por una participación más interactiva, si es posible (véase más abajo la sección “Actividades de evaluación más allá de los requisitos esenciales").
- No se limite a considerar a las personas con necesidades especiales como beneficiarios, sino involúcrelos en el proceso de planificación.
- Establecer actividades de participación como parte de las prácticas de planificación estándar.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Elaborar un plan en el que se involucre a los grupos de interés y a los ciudadanos de manera más activa con una gama más amplia de instrumentos de participación en todo el proceso (por ejemplo, viajes de estudio y eventos de las partes interesadas, un foro en internet, paneles ciudadanos).
- Considere la posibilidad de trabajar conjuntamente con los principales grupos de interés en un "grupo director" permanente, dándoles un conocimiento total del proceso de planificación desde el principio, lo que les da una comprensión sólida sobre la que basar su asesoramiento, y además ayudarles a alcanzar las mejores decisiones posibles.
- Establecer un ‘caja de resonancia' (técnico) de los actores intermediarios importantes (operadores de transporte, representantes de intereses privados, desarrolladores o especialistas externos/administraciones). Realice regularmente resúmenes o reuniones formales y/o informales para informar a los interesados o pedirles su opinión para establecer el marco para las decisiones clave.
- Ampliar el alcance de la participación de los interesados a más grupos, incluidos los grupos de interés y de presión (pero asegúrese de que las discusiones críticas están bien moderadas).
- Asegurar la máxima transparencia y permitir la toma de decisiones democráticamente y participativamente durante todo el proceso de planificación (Convenio de Aarhus).
- Para las ciudades avanzadas: Involucrar a los interesados activamente en la dirección y gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Involucrar a los ciudadanos de forma activa en la toma de decisiones.

CALENDARIO Y LA COORDINACIÓN

- Termine la planificación de las principales actividades antes de iniciar el proceso de planificación.
- Involucrar a los grupos de interés y a los ciudadanos en todo el proceso de planificación, pero especialmente en la identificación de problemas (Actividad 3.1), el desarrollo de escenarios (Actividad 3.2), el desarrollo de una visión (Actividad 4.1), objetivos (Actividad 5.1), propósitos (Actividad 5.2), las medidas (Actividades 6.1, 6.2, 6.4), la construcción de un plan de seguimiento (Actividad 8.1), la creación de propiedad (Actividad 9.3), la gestión y la comunicación de la implementación del plan (Actividades 10.2 y 10.3) y la revisión de los logros, así como la identificación de nuevos desafíos (Actividades 11.2 y 11.3).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Finalizar la planificación de las diferentes estrategias de participación.

✓ Elaborar y aprobar el Plan de Comunicación

PARA MÁS INFORMACIÓN

PROYECTO GUIDEMAPS (2002 - 2004)

Volumen 1 del Manual GUIDEMAPS incluye una introducción a los principales temas de la participación (p. 26 y ss.). El Volumen 2 contiene hojas informativas detalladas sobre aspectos clave (págs. 28, 32, 58) y sobre 32 herramientas diferentes de participación, se explica su propósito respectivo, el uso y los problemas prácticos relacionados (p. 80 y ss.).

Enlace: www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf

HERRAMIENTAS PARA MÉTODOS PARTICIPATIVOS - *PRACTITIONER'S MANUAL (2006)*

Publicado por la Fundación King Baudouin y el Instituto Flamenco para la Evaluación de la Ciencia y la Tecnología (viWTA), esta es una herramienta práctica para la puesta en marcha y la gestión de proyectos participativos, incluyendo tanto la participación ciudadana como la participación de los *stakeholders*.

Enlace web: www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033

EJEMPLOS

GENT, BÉLGICA: PLAN DE COMUNICACIÓN

La ciudad de Gent tiene un "plan de comunicación", escrito por el director de relaciones públicas y que se aprueba por el Colegio de Alcaldes y Concejales (College van Burgemeester en Schepenen) al comienzo de cada año, con lo que se elabora una clara estrategia de comunicación para el próximo año.

Fuente: Manual PILOT 2007 - versión completa, www.pilot-transport.org/index.php?=48

ABERDEEN, REINO UNIDO: GANADOR DEL PREMIO EUROPEO AL MEJOR PLAN DE MOVILIDAD URBANA, CENTRADO EN LA CIUDADANÍA Y LA PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

Aberdeen se convirtió en el primer ganador premio al mejor Plan de Movilidad Urbana Sostenible otorgado por la Comisión Europea en el año 2012, su principal foco fue la participación ciudadana y de los grupos de interés. Aberdeen implanto todas las herramientas posibles para conectar ambas partes. Trabajando con encuestas, publicaciones, páginas web y medios sociales que ofrecieron un paquete excepcional a través de distintos canales de comunicación.

Para más detalles véase el Anexo C.

ODENSE, DINAMARCA: COMUNICACIÓN ENTRE GRUPOS DE INTERÉS Y CIUDADANOS

El Ayuntamiento decidió elaborar el Plan de Tráfico y Movilidad de Odense tan visible como fuera posible a través de la prensa local y de eventos públicos. Se le ha dado su propio sitio web en el que se publican todas las actas de las reuniones, las decisiones políticas, noticias relevantes y, en tres ocasiones durante el desarrollo del plan, el Consejo estuvo informando a los ciudadanos sobre el tema a través de carteles en la ciudad. Odense también produjo un libro sobre la planificación del tráfico dirigido a los actores locales, tales como las empresas y las organizaciones de la ciudad y otros grandes grupos de usuarios (asociaciones de ciclismo, minoristas, clubes deportivos y asociaciones que representan a las personas mayores y a personas con movilidad reducida).

Para más detalles véase el Anexo C.

EINDHOVEN, PAÍSES BAJOS: PLANIFICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

"Maak't mee!" o en castellano “¡Cooperar!" es un programa ejecutivo de Participación Ciudadana establecido por la ciudad de Eindhoven, para mejorar la gobernanza interactiva y fortalecer la ciudadanía activa. Se aplican una combinación de métodos para mejorar la cooperación con los ciudadanos y fomentar su participación, dándoles el poder de participar activamente en su ciudad y barrios.

Para más detalles véase el Anexo C.

ERFURT, ALEMANIA: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL DESARROLLO DE UN PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

El primer plan de transporte local (VEP – Verkehrsentwicklungsplan) se adoptó en Erfurt en 1994, sólo cuatro años después de la reunificación alemana. Los esfuerzos de la administración para involucrar a los ciudadanos en el desarrollo del plan - un nuevo enfoque para los habitantes de la antigua República Democrática Alemana - inicialmente dieron lugar poco interés por los ciudadanos. Sin embargo, Erfurt continuó sus esfuerzos para involucrar a los ciudadanos y a los grupos de interés y lo hizo con un creciente éxito. El ejemplo muestra que se necesita tiempo y cierto nivel de persistencia para llegar a los ciudadanos y otros grupos de interés.

Para más detalles véase el Anexo C.

BUDAPEST, HUNGRÍA: CONSULTAS CON LOS STAKEHOLDERS PARA EL CORAZÓN DEL PROGRAMA DE BUDAPEST

El programa "Corazón de Budapest” es un plan complejo de renovación urbana que tiene el objetivo de revitalizar el tráfico y el deterioro del centro histórico de la ciudad. La fase inicial del proyecto incluye la construcción de un eje longitudinal de tráfico calmado de 1,7 kilómetros. La cobertura mediática fue intensa y los interesados fueron informados y consultados a través de diversos medios de participación - un ejemplo es que las contribuciones para el desarrollo del proyecto fueron facilitados a través de la "Asociación de Corazón de Budapest“, una organización no gubernamental que representa los intereses de los residentes locales.

Para más detalles véase el Anexo C.

INSTRUMENTOS

Herramientas de participación de los seleccionados

Recogida y entrega de información	
Materiales impresos de información pública	• Cartas • Carteles, noticias y señales • Hojas y folletos informativos • Fichas de datos • Periódicos • Informes técnicos
Teléfono y radiodifusión	• Técnicas telefónicas • Programas de radio y televisión local
Internet	• Técnicas basadas en Internet • Foros Web
Encuestas individuales	• Cuestionarios • Entrevistas a las Personas Clave
Participación interactiva	
Eventos de información	• Una exposición • Centro de información • Reunión o sesión informativa • Reuniones públicas • Eventos de actualidad
Involucrar a grupos de interés	• Visitas y viajes de estudio • Grupos de enfoque • Talleres • Jurados ciudadanos • Grupos de trabajo técnico
Involucrar a grandes grupos	• Una conferencia con los grupos de interés • Un evento sobre la visión del transporte • Eventos de fin de semana • Planificación para el caso real • Eventos en espacios abiertos
Participación de los grupos de "difícil acceso"	
Formatos especiales para involucrar a	• Minorías étnicas • Personas con discapacidad • Jóvenes y personas de avanzada edad • Personas con bajos niveles de alfabetización • Personas apáticas

Fonte: Manuale Guidemaps 2004, Volume 1, p. 64,
www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf

Actividad 2.4: Acordar el plan de trabajo y la gestión del mismo

JUSTIFICACIÓN

El desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un proceso complejo. Mientras que un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se construye con las prácticas de planificación existentes, estas prácticas pueden tener que ser revisadas y/o mejoradas. También puede ser necesario para asumir nuevas tareas y trabajar más allá de las fronteras. Estos acuerdos de gestión tienen que ser aprobados políticamente para crear "seguridad de la acción". Todos los actores con un papel determinado en el desarrollo e implementación del plan necesitan tener una comprensión clara de quién hace el qué y cuándo. En un documento anexo al plan de trabajo se indicarán todos los hitos necesarios para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

OBJETIVOS

- Aclarar y formalizar los roles de los actores y sus contribuciones a los recursos.
- Crear "seguridad" para el proceso de planificación.
- Garantizar la transparencia del proceso de planificación.
- Asegurar una buena coordinación entre todas las actividades de planificación.
- Facilitar un proceso de planificación eficiente, haciendo un uso óptimo de los recursos disponibles.
- Abordar los diferentes tipos de riesgos de planificación.

TAREAS

- Asegúrese de que hay un mandato político claro que presta apoyo a su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Determinar un coordinador con responsabilidad y recursos para la organización del trabajo.
- Elaborar un plan de trabajo general para el proceso de planificación, indicando todos los hitos necesarios y asegurar la aprobación política. Mantener una cierta flexibilidad para modificar el plan de trabajo a medida que el trabajo progresa.
- Desarrollar estrategias para superar los obstáculos y aprovechar plenamente a los conductores (ligada a la actividad 1.3 Conducta de autoevaluación).
- Acordar los procedimientos de gestión y tareas con todos los actores responsables de la planificación de tareas (también dentro de su propia organización).
- Evaluar los riesgos y planes de contingencia correspondientes.
- Hacer seguimiento del progreso, hacer cumplir la implementación del plan de trabajo y/o adaptarse a los cambios.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Desde el principio – adoptar un plan de trabajo para el proceso de planificación como un hito clave.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Mandato político y apoyo para su plan conseguido.

✓ Coordinación determinada para el proceso de planificación.

✓ Identificadas las estrategias para la gestión de riesgos y para la gestión de la calidad.

✓ Desarrollo del plan de trabajo para el proceso de planificación y su aprobación por los políticos correspondientes.

PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN

Proyecto GUIDEMAPS (2002 - 2004)

Volumen 1 del manual "Conceptos y Herramientas", dicho manual proporciona un marco para la buena gestión de proyectos y la toma de decisiones (págs. 30-33).

Volumen 2 "Hojas Informativas" trata con más detalle la gestión de los recursos (FS 11, págs. 26-27) y la manera de superar los obstáculos del proceso de gestión (FS 31 , págs. 66).

www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS Handbook_web[1].Pdf

PASO 3: ANALIZAR LA SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD Y DESARROLLAR LOS ESCENARIOS

La última etapa para la preparación de un buen Plan de Movilidad Urbana Sostenible es analizar la situación de la movilidad y desarrollar escenarios de posibles situaciones futuras en cuanto a la movilidad. Esto proporciona la base para el establecimiento de metas tanto de una manera racional como transparente. Como primera actividad es necesario un análisis profundo de los problemas y oportunidades en el ámbito del transporte urbano y la movilidad. Este es un hito importante, ya que se sustenta en el desarrollo de diferentes escenarios. Estos escenarios ayudan a mejorar nuestra comprensión de lo que la movilidad urbana podría ser en el futuro.

Actividad 3.1: Preparar un análisis de problemas y oportunidades

JUSTIFICACIÓN

Antes de decidir sobre las políticas futuras, es esencial saber dónde se encuentra actualmente. En el transporte urbano y la movilidad, este conocimiento es a menudo muy fragmentado e incompleto. Por ejemplo, como piezas de un rompecabezas, por ello los datos y la información deben ser puestos en común con el fin de describir lo que está pasando, y nombrar los problemas relacionados. Este análisis es crucial para ayudar a definir políticas adecuadas y proporciona una la línea base necesaria contra la que medir el progreso del plan. El análisis deberá ser lo más completo posible, pero también tiene que ser manejable con otros recursos disponibles. El análisis también debe incluir la capacidad de resistencia de los sistemas de transporte urbano (es decir, su capacidad para absorber los factores de estrés o golpes) hacia actos esperados o inesperados (por ejemplo, la escasez de energía, desastres naturales), especialmente si afectan a largo plazo.

OBJETIVOS

- Proporcionar una medición del estudio, dada la situación actual, de importantes desarrollos de movilidad y transporte (por ejemplo, documentos de planificación, situación del tráfico, la accesibilidad de los servicios e instalaciones, la seguridad del tráfico, los servicios de transporte público), tanto para pasajeros como para los transportistas urbanos.

- Prepare una lista de deficiencias, problemas y oportunidades relacionados con el transporte urbano y la movilidad (por ejemplo, la accesibilidad a los servicios, la seguridad del tráfico, la protección del clima, los patrones de uso del suelo y la resistencia hacia lo esperado y los acontecimientos inesperados).

- Desarrollar una mejor comprensión de lo que realmente se necesita saber, para mejorar su planificación.

- Identificar la disponibilidad, la calidad, la accesibilidad y asegurar la cobertura de los requisitos para su plan de datos.

- Preparar un análisis de referencia para identificar y priorizar los problemas clave que deben ser abordados por el plan

TAREAS

- Identificar y analizar los principales documentos de planificación, los procedimientos y las políticas relevantes para el proceso de planificación local. Puede resultar útil para el proceso de planificación basarse en los planes y estrategias disponibles.

- Identificar todos los datos disponibles y evaluar su calidad, el acceso y garantizar la cobertura de los datos necesarios para su Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Tenga en mente las necesidades de datos, por ejemplo, para la construcción de escenarios, mediante la selección de las medidas, el seguimiento y la evaluación (Enlace a la Actividad 8.1 Soluciones para el seguimiento y la evaluación).

- Recuperar los datos disponibles, sintetizar su contenido y recopilar datos adicionales para llenar algunos huecos importantes. Los datos pueden ser recogidos por una variedad de medios. Por ejemplo, las tendencias en el número de peatones se pueden determinar mediante recuentos anuales en puntos clave de la ciudad (por ejemplo, un método utilizado por la ciudad de York, Reino Unido), o mediante la realización de una encuesta en hogares. La elección del método depende de los recursos disponibles, el tamaño de la ciudad y el nivel de fiabilidad requerido.

- Para las ciudades que carecen de datos suficientes: se puede recoger número mínimo de datos sobre el transporte urbano y la movilidad, así como en otras áreas que influyen en su Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Este conjunto de datos tiene que adaptarse al contexto local para permitir un análisis en cuanto al estado real.

- Seleccionar indicadores adecuados que describan el estado del transporte y la movilidad de tu ciudad, centrados en los objetivos fundamentales de política (evitar la creación de "cementerios de datos"). Por ejemplo, si un objetivo clave es mejorar la seguridad vial, se requiere claramente los datos sobre el número y gravedad de los accidentes y también serían deseables algunos datos sobre el nivel de exposición de los usuarios de la carretera a los accidentes (por ejemplo, el número de peatones estable, el aumento o disminución – si disminuye las carreteras, serán menos seguras, y se puede explicar en la medida en el que se reducen el número de accidentes en el que están involucrados los peatones).

- Identificar los posibles eventos, esperados e inesperados, que requieren fortalecer la capacidad de recuperación del sistema de transporte urbano. Los eventos que pueden afectar las decisiones a largo plazo (por ejemplo, la escasez de combustibles fósiles) deben ser abordados en el proceso de planificación. Los eventos a corto plazo (por ejemplo, la contaminación, inundaciones) son abordados mejor en los planes operativos.

- Junto con las principales partes interesadas, prepare un análisis de referencia para identificar y priorizar los principales problemas que deben ser abordados por el plan. En la medida de lo posible, trate de cuantificar el estado actual de la movilidad y el transporte

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Basarse en los conocimientos del actor para obtener una idea sobre los documentos necesarios de políticas sectoriales (por ejemplo, a través de entrevistas, reuniones).

- Proporcionar datos tanto en la accesibilidad de los servicios y las instalaciones (por ejemplo, 500 personas tienen acceso a una farmacia a menos de 500 metros) y sobre el tráfico (por ejemplo, los kilómetros por vehículo). Un principio fundamental de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible podría ser el de aspirar hacia un mejor acceso con menos tráfico..

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Comience desde el principio. Las conclusiones de este trabajo son una parte importante para la construcción de los escenarios (Actividad 3.2) y para todo el proceso de planificación

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Selección de indicadores adecuados para que describan la situación.

- ✓ Todos los datos necesarios estarán a disposición de los actores interesados. (Si los datos disponibles no son suficientes, comience con los que tiene, sino elabore un plan para cerrar la falta de datos).
- ✓ Revisión y análisis finalizados. Escenario base desarrollado contra el que pueda medirse el progreso.
- ✓ Priorización de los problemas clave que se abordarán en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

PARA MÁS INFORMACIÓN

INGLATERRA: ORIENTACIÓN LTP3, ACLARAR LOS OBJETIVOS Y LA ESPECIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS / DESAFÍOS

El desarrollo de la guía inglesa del plan de transporte local (LTP), reconoce que cada área metropolitana tiene necesidades muy específicas con respecto al análisis de estado. Sin embargo, proporciona pistas sobre lo que hay que tener en cuenta para esta tarea:

Explicar objetivos

Inglaterra espera construir con las autoridades locales un LTP mediante un marco vinculante, a través de los objetivos nacionales, retos, objetivos regionales pertinentes y las metas locales adicionales. Los objetivos locales deben presentarse como resultados deseados y se deben buscar fuera de la agenda de transporte, tales como las prioridades corporativas más amplias y las estrategias comunitarias sostenibles de la zona del LTP. El transporte será vital para garantizar que las personas tengan acceso a los servicios esenciales. El enfoque de clarificar los objetivos del LTP es un primer paso crítico antes de dar prioridad a los que se aplicarán las medidas de transporte. El ajuste consiste en fijar metas para todo el LTP.

Después de haber especificado una serie de objetivos, será útil elegir un conjunto de indicadores y metas que permitan el progreso hacia estos objetivos, que se deben supervisar y ser incentivados.

Especificación de Problemas / Retos

Una vez identificados los objetivos de alto nivel, los LTP deben considerar la evidencia sobre los retos o problemas específicos que se relacionan con estos objetivos. Cada autoridad local se enfrenta a una serie de desafíos y desarrolla una comprensión de las cuestiones de transporte actuales y futuras - y cómo estas deben encajar con la agenda corporativa más amplia – que será fundamental para el LTP. Esos desafíos deben guiar el desarrollo y la entrega de un LTP. Los diferentes retos y las opciones para que sean alcanzados, pueden referirse no sólo a los posibles cambios en los servicios de transporte, sino también a la necesidad de mantener la seguridad y el mejor uso de los servicios y de las infraestructuras existentes. Las autoridades deben identificar los problemas y las prioridades basándose en prioridades y criterios claros, por ejemplo en:

- Las tendencias demográficas y socio-económicas
- Cuestiones ambientales
- Circunstancias económicas
- La capacidad de la infraestructura de transporte existente
- Las modalidades de viaje y las tasas/tarifas de viaje
- La conectividad de las redes existentes
- Las opiniones de los grupos de interés

Las autoridades deben utilizar los datos disponibles no sólo para identificar los desafíos, sino para considerar dichas prioridades como opciones para hacer frente al plan, en el plazo determinado. Analizando detenidamente los problemas y desafíos de transporte local, será más fácil identificar las oportunidades y encontrar soluciones innovadoras. Herramientas tales como *Accesion* [software de planificación de la accesibilidad], que serán de utilidad en la identificación de necesidades de accesibilidad de un territorio.

Fuente: Departamento de Transportes, Orientación sobre planes de transporte local, julio de 2009 disponible en: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http:/www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/LTP- guidance.pdf/

GUÍA SOBRE LOS INDICADORES PARA EL TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LA PLANIFICACIÓN

Proyecto DESTILLATE, Reino Unido, indicadores mejorados para el Transporte Sostenible y la Planificación, Entregable C1 Indicadores de Transporte Sostenible: Selección y uso, www.its.leeds.ac.uk/projects/destilado/salidas/reports.php

GUÍA SOBRE LA METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DE UNA LÍNEA BASE

Proyecto BUSTRIP 2007, Movilidad sostenible - Guía de los Planes de transporte urbano sostenibles, http://www.movingsustainably.net/

EJEMPLOS

HELSINKI, FINLANDIA: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EN EL PLAN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN DE HELSINKI (HLJ 2011)

El Plan de Sistema de Transporte de la región de Helsinki (HLJ 2011) es un plan estratégico a largo plazo que tiene en cuenta el sistema de transporte en su conjunto. La preparación del plan se inició con un análisis de estado profundo del funcionamiento del sistema de transporte en el entorno de la región de Helsinki (población, empleo, etc), el estado del sistema de transporte y los hábitos de transporte de las personas, así como los impactos ambientales del tráfico. El análisis de la situación se complementó con un estudio de tráfico además de otros estudios varios. Se identificaron importantes retos y amenazas para el desarrollo del sistema de transporte basado en el análisis de estado.

Para más detalles véase el Anexo C.

TURKU, FINLANDIA: REVISIÓN METODOLOGÍA EN EL PROYECTO BUSTRIP

Turku realizó una autoevaluación y organizó un ejercicio de revisión que ayudó a los planificadores locales a entender mejor el estado de la ciudad y los retos que tenían por delante. Un equipo local recogió, cotejo y extrajo conclusiones sobre los datos básicos de las fuentes existentes. El equipo desarrolló un informe de auto-evaluación de 108 páginas que se condensaron en un resumen de 17 páginas para su uso en la comunicación interna y la difusión de los resultados a las partes interesadas y los medios de comunicación. El informe también fue presentado a un equipo que revisó la documentación y que finalmente obtuvo los retos de la movilidad urbana de Turku.

Para más detalles véase el Anexo C.

Actividad 3.2: Desarrollo de escenarios

JUSTIFICACIÓN

Los escenarios ayudan a los *stakehoders* a comprender mejor los posibles efectos combinados que tendrán las medidas discutidas en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Al ilustrar diferentes situaciones futuras, lo que les permite evaluar de forma independiente las consecuencias de las tendencias actuales, las medidas ya programadas y las nuevas opciones políticas. El examen de los efectos de estos distintos escenarios le permite establecer objetivos realistas para los indicadores de resultado (ver Actividad 5.2)..

OBJETIVOS

- Desarrollar escenarios alternativos que permiten la discusión sobre las estrategias complejas para el desarrollo futuro.
- Estimular el debate sobre políticas alternativas y sus impactos.
- Mejorar la propiedad y la aceptación de las estrategias que se mantendrán para la implementación del plan.

TAREAS

- Describir los diferentes escenarios de una manera cuantitativa y cualitativa:
    - Describir el desarrollo de un escenario más probable si se implementan acciones que ya están programadas.
    - Diferentes escenarios de políticas alternativas, describen desarrollos resultantes de la elección de las diferentes políticas y medidas.
- Evaluar las interdependencias entre las tendencias sectoriales: transporte, uso del suelo, el medio ambiente, el desarrollo económico, la demografía, etc. Identificar unas sinergias básicas que contengan el potencial de la integración y los efectos negativos de las tendencias sectoriales. Un ejemplo para un efecto de refuerzo sería el uso de una flota de transporte público más limpio, reforzando la reducción de emisiones para los puntos calientes dentro de una zona de congestión. Un efecto negativo podría ser la aplicación aislada de nuevos lugares "parque & paseo" que pueden

desencadenar nuevos desarrollos urbanos en lugar de reducir el tráfico de automóviles.

- Tener en cuenta la capacidad de resistencia del sistema de transporte contra eventos esperados o inesperados.

- Usar técnicas apropiadas, como la elaboración o el análisis puramente cualitativo puede estar basado en la opinión de expertos o en los resultados anteriores para apoyar el desarrollo de escenarios y su adecuada evaluación. Elegir las técnicas de elaboración que sean apropiadas para los instrumentos de política que se utilizan en el plan, en la etapa de desarrollo de la estrategia del plan, en el tamaño y en el contexto geográfico de la zona cubierta. Mirar soluciones rentables: modelos complejos con altos costes suelen generar pronósticos más precisos y pueden justificarse en situaciones donde los beneficios potenciales para el plan sean grandes; los esquemas o planes más pequeños también pueden basarse en experiencias exitosas para contextos urbanos similares, probablemente mediante impactos de otros estudios, de otros modelos o soluciones de diseño de la red/calle.

- Analizar para determinar qué estrategia sirve de visión (Actividad 4.1).

- Estimular la discusión de posibles alternativas políticas y de sus impactos con los grupos de interés.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Aplicar estrategias para los grupos de interés de mayor nivel de participación en el desarrollo de escenarios para incrementar la apropiación de las estrategias seleccionadas para su implementación.

- Desarrollar un escenario neutro: esto describe el desarrollo si no se hace nada en absoluto (sólo la predicción de las tendencias exógenas). Esto proporciona argumentos adicionales para la discusión.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Seguir el análisis del estado del plan.

- El desarrollo de los escenarios acompaña el desarrollo de una visión común (Actividad 4.3), objetivos (Actividad 5.1) y metas (Actividad 5.2).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Escenario neutro elaborado (cualitativa y cuantitativamente).

✓ Escenario más probable elaborado (cualitativa y cuantitativamente).

✓ Los diferentes escenarios de políticas alternativas descritas (cualitativa y cuantitativamente). Elija cuál es el escenario que da una visión más eficiente y eficaz.

✓ Técnicas apropiadas, aplicadas a apoyar el desarrollo de escenarios y evaluación.

PARA MÁS INFORMACIÓN

GUÍA ONLINE DE ANÁLISIS DEL TRANSPORTE - WEBTAG (DFT, REINO UNIDO)

Esta fuente de información proporciona orientación detallada sobre la evaluación de los proyectos de transporte y un asesoramiento más amplio en materia del ámbito y la realización de estudios de transporte. Se da una orientación útil sobre el desarrollo de escenarios.
Enlace web: www.dft.gov.uk/webtag/

PROSPECTS - UNA GUÍA METODOLÓGICA

El objetivo principal de PROSPECTS (2002-2003) era proporcionar a ciudades la orientación que necesitan para generar el óptimo uso del suelo y de estrategias de transporte para cumplir con el reto de la sostenibilidad en sus circunstancias particulares. La Guía Metodológica fue diseñada para profesionales y proporciona información sobre la predicción de impactos (págs. 66-80). Se dedica un capítulo a las técnicas de visualización (págs. 157-170).
Enlace web:
www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

HERRAMIENTAS

Resumen de las herramientas de modelización

Un gran número de herramientas y técnicas están disponibles para apoyar el desarrollo de los escenarios y su posterior valoración. Los modelos de transporte tienen como objetivo representar la interacción entre la demanda y la oferta de transporte, para pronosticar y comparar algo que aún no existe (es decir los escenarios futuros) en términos cuantitativos. Estimaciones cualitativas de los efectos probables respecto a las medidas de movilidad y posibles soluciones de diseño, probadas en contextos urbanos similares, también pueden utilizarse para aplicaciones inmediatas y para aplicaciones de pequeña escala.

Los modelos de transporte no son necesariamente la solución óptima para el análisis de escenarios. Requieren tiempo, recursos y datos que se van a establecer y a utilizar. Por lo tanto, si las condiciones no son apropiadas con las técnicas cuantitativas, cualitativas o simples podría ser recomendable el desarrollo de una herramienta de elaboración, siempre y cuando no resulte una pérdida de tiempo y de dinero. Sin embargo hay que tener en cuenta que un modelo bien construido producirá respuestas más fiables. El establecimiento de decisiones en materia política con una metodología de evaluación ingenua, para ahorrar dinero y tiempo en la fase de desarrollo, podría dar como resultado la perdida de mucho más dinero si la política es la equivocada - sobre todo cuando se trata de políticas de infraestructura – la que se pone en práctica.

Se pueden distinguir diferentes modelos de transporte, de acuerdo con sus capacidades operacionales:

- **Los modelos unimodales:** la previsión de crecimiento de la demanda es exógena, ya que sólo se considera un modo de transporte (por ejemplo, el transporte privado) y el enfoque del modelo se encuentra en la elección de ruta;

- **Los modelos multimodales:** se consideran varios modos de transporte (por ejemplo, los vehículos particulares, trasporte público, bicicleta, etc.), el crecimiento previsto de la demanda es exógeno y las interacciones se limitan a la competencia por el uso de una red común (por ejemplo, los vehículos particulares y autobuses viajando en las mismas carretera);

- **Los modelos de cuatro pasos:** el crecimiento global de la demanda de transporte se estima de forma endógena y la elección entre modos alternativos también se elaboran de forma endógena. Las modificaciones en la ubicación de generadores de demanda (hogares) y atractores de demanda (por ejemplo, trabajos) se elaboran de forma exógena;

- **Transporte y la uso del suelo en modelos integrados:** además de la capacidad de los modelos de cuatro pasos, la retroalimentación entre el sistema de transporte y las opciones de ubicación se deben tener en cuenta, tales como las modificaciones en la ubicación de los generadores de demanda y atractores de demanda que se elaboran de forma exógena;

- **Los modelos de microsimulación:** consiste en una simulación instantánea de cada vehículo teniendo en cuenta los elementos del comportamiento, la disposición geométrica de la infraestructura y el nivel de congestión

Tabla: La elección del modelo de transporte más adecuado requiere evaluar varios aspectos, tales como: el problema a tratar, la escala del entorno de formulación de políticas, el grado de precisión y nivel de detalle (espacial y analítico) de los resultados esperados, la disponibilidad de datos y los recursos disponibles para su desarrollo.

Objetivo / Alcance	Elaboración de una herramienta disponible
Uso de la tierra y ordenación del territorio (por ejemplo, planes estratégicos, PMUS)	• Transporte y uso de suelo en modelos integrados • Modelo de cuatro pasos
Planificación del transporte urbano (por ejemplo, PMUS, planes de tráfico)	• Transporte y uso de suelo en modelos integrados
Planificación del servicio de transporte público (por ejemplo, rutas de planificación, frecuencia, tarifas)	• Modelo de cuatro pasos
Estudios de viabilidad (por ejemplo, las previsiones de tráfico para una nueva infraestructura de carreteras)	• Modelos multimodales
Diseño (por ejemplo el diseño de una rotonda)	• Modelos unimodales

El transporte multimodal, el transporte y uso de suelo en modelos integrados y los modelos de microsimulación, representan los dos extremos de la gama de las herramientas de modelado más utilizados para la planificación del transporte urbano.

Modelos integrados de transporte y el uso del suelo son las herramientas más completas y potentes para la planificación urbana estratégica, especialmente si el desarrollo a más largo plazo es de interés. Permiten la evaluación de la interacción entre un sistema de transporte y un enfoque socio-económico y territorial, dentro de la planificación estratégica de las políticas y las inversiones en transporte. Por lo general, se pueden adaptar a aplicaciones muy diferentes, en términos de segmentos de demanda, sectores económicos, modos de transporte y el sistema de zonificación.

Por otro lado, los modelos de microsimulación pueden reproducir la movilidad de vehículos a escala microscópica y su interacción con una descripción detallada de las características geométricas de la red de carreteras incluyendo ancho de la calzada, número de carriles, temporización de la señal de tráfico, diámetro de rotondas, etc. La simulación de la demanda de tráfico, realizado de forma dinámica durante un período determinado, permite que el modelo estime el atasco y pueda calcular los tiempos de espera en los cruces, puntos de inflexión, etc, por lo tanto, este tipo de herramienta de modelado tienen especial interés para la evaluación de las soluciones de diseño detalladas para la planificación en partes limitadas de la red urbana (Actividad 10.1).

Los modelos multimodales y unimodales se utilizan para tratar temas relacionados con el tráfico rodado, suponiendo un volumen dado de demanda. Medidas como la apertura de nuevos viales o las limitaciones de tráfico son por lo general el dominio principal de los modelos unimodales.

Los modelos de cuatro pasos amplían el alcance del análisis de cambio modal y permiten estudiar una gama más amplia de políticas, incluido el peaje urbano por carretera, las tarifas de transporte público, los planes de aparcamientos disuasorios, las alternativas de transporte adicionales (por ejemplo, una nueva línea de tranvía).

Fuente: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi

EJEMPLOS

WEST YORKSHIRE, INGLATERRA : ESCENARIOS EN EL PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

Para el plan de transporte local (LTP) de 2006-2011, el modelo del plan estratégico de transporte de West Yorkshire (STM) fue usado para predecir los resultados que podrían surgir de una serie de posibles escenarios principales. El STM ha tenido en cuenta los pronósticos futuros en cuanto a cambios en la población, la propiedad de automóviles, el empleo, los precios del combustible y el crecimiento en los hogares. Estos factores se aplican de forma global o por zonas, dependiendo del caso .
Cada escenario representa una combinación distinta de los distintos sistemas de capital y enfoques políticos potencialmente entregables, a través de la segunda LTP. Los principales *outputs* disponibles del STM se utilizaron como 'proxies' para permitir la evaluación de los resultados con las opciones preferidas identificados en la consulta. Los resultados fundamentales de los escenarios alternativos fueron considerados cuidadosamente en relación con los objetivos y en conjunción con otros criterios. Las implicaciones de las evaluaciones y los análisis en Leeds indicado que, con el fin de gestionar el crecimiento del tráfico y la congestión y para proporcionar la conectividad necesaria para la competitividad económica, la estrategia de transporte tenía que tratar de hacer el mejor uso de las infraestructuras existentes y desarrollar el uso de alternativas al coche. La estrategia central ha sido involucrar una alta inversión en transporte público, junto con las medidas de gestión de la demanda.

Fuente : Manual PILOT 2007 - versión completa: www.pilot-transport.org/index.php?id=48
Plan De Transporte Local de West Yorkshire: www.wyltp.com/currentplan

ZARAGOZA, ESPAÑA: ESCENARIOS PARA LA CIUDAD - PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Zaragoza ha desarrollado un plan de movilidad integrado llamado “Plan De Movilidad Sostenible”, destinado a aumentar la cuota de transporte público, así como la de transportes no contaminantes de movilidad individual. Uno de los escenarios se basó en el futuro, se centró especialmente en los trenes de cercanías y tranvías. Otro escenario se refirió a las zonas peatonales, estaciones intermodales, gestión de aparcamientos, billetes únicos, ciclismo y calidad de los servicios. En el escenario de billetes únicos, los impactos fueron evaluados desde el punto de vista de los usuarios, los operadores y las administraciones. Los escenarios fueron pensados para ayudar a determinar qué acciones eventualmente deben llevarse a cabo dentro del plan.

Fuente: Ayuntamiento De Zaragoza

Para más detalles véase el anexo C.

PARMA, ITALIA : DESARROLLO DE ESCENARIOS

En 2005, el municipio de Parma comenzó un transporte urbano integrado y el proceso de planificación del uso del suelo, compuesto de un Plan De Movilidad Urbana (PUM) (similar a un Plan De Movilidad Urbana Sostenible), un plan de tráfico urbano (PGTU) y un plan de uso de la tierra (PSC). La redacción de los dos planes de transporte juntos (PUM y PGTU) alentó a la autoridad para explorar las conexiones entre las acciones a corto plazo promovidas por el PGTU y las políticas de gestión de la demanda y de los proyectos de infraestructura que forman parte del PUM .

Para más detalles véase el anexo C.

PASO 4: DESARROLLAR UNA VISIÓN COMÚN

Ahora ya está listo para empezar a trabajar con las principales etapas del desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El desarrollo de una visión común es una de las piedras angulares de cada Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Proporciona la base para todos los pasos posteriores que definirán los objetivos y medidas concretas. La visión, sólo puede ser el elemento de guía si es ampliamente aceptado entre los grupos de interés y los ciudadanos, por lo que es crucial para crear una propiedad común de la visión.

Actividad 4.1: Desarrollar una visión común más allá de la movilidad

JUSTIFICACIÓN

¿Qué tipo de ciudad queremos para vivir? ¿Cómo de diferente va a ser a otras ciudades? Estas son las preguntas centrales que necesitan ser contestadas por un ejercicio de visión en el que participen todas las partes interesadas. La visión proporciona una descripción cualitativa de un futuro urbano deseado y sirve para guiar el desarrollo de medidas de planificación adecuadas. Tiene que colocar el transporte y la movilidad en el contexto más amplio del desarrollo urbano y social. La visión debe ser preparada tomando en consideración todas las perspectivas políticas en cuestión, sobre todo los marcos de política general (por ejemplo, la Agenda 21, el plan estratégico), la planificación urbana y territorial, el desarrollo económico, el medio ambiente , la inclusión social , la equidad de género, la salud y la seguridad.
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible debería basarse en una visión a largo plazo para el desarrollo de la movilidad y del transporte, para todo el área metropolitana, que abarca todos los modos y formas de transporte: público y privado, de pasajeros y de carga, motorizados y no motorizados, móviles y de estacionamiento .

OBJETIVOS

- De acuerdo con los grupos de interés en una visión común - un objetivo a largo plazo para el transporte y el desarrollo de la movilidad en la aglomeración urbana, como principal elemento para el proceso de planificación.
- Fortalecer la identidad de la comunidad local y la propiedad colectiva de la visión.
- Asegúrese de borrar el valor político de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y asegure el compromiso de los principales actores y tomadores de decisiones.
- Ampliar la perspectiva mirando más allá del transporte y la movilidad, por ejemplo, calidad de vida, la salud y la tierra.
- Establecer prioridades y orientar aún más la toma de decisiones.

TAREAS

- Establecer un grupo responsable representativo para el desarrollo de la visión (ver por ejemplo la comisión de visión en la siguiente página).
- Recopilar y proporcionar información básica a los grupos de interés (por ejemplo, sobre políticas, o los resultados de los análisis).
- Preparar, mantener y dar seguimiento a los talleres y reuniones de grupos de interés (diferentes formatos y escala, ver Actividad 2.3 para información general sobre los formatos).
- Elaborar un proyecto de visión y discutir con los grupos de interés.
- Publicar la visión en un formato fácil de entender.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Involucrar activamente a los ciudadanos en el desarrollo de la visión (por ejemplo, a través de reuniones o talleres).

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Se basa en Actividad 3.1 Preparar un análisis de los problemas y oportunidades y 3.2 Desarrollar escenarios.
- Preparación del ejercicio de visión durante varios meses. Y desarrollo del mismo en pocas semanas.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Comisión de visión establecido.

✓ Primer borrador de la visión desarrollada.

✓ Proyecto discutido con los interesados.

✓ Acuerdo sobre el proyecto definitivo en cuanto a la visión.

✓ Visión de resultados publicados con un formato atractivo.

EJEMPLOS

CAMBRIDGESHIRE, INGLATERRA : DECLARACIÓN DE LA VISIÓN

"Creación de comunidades donde la gente quiere vivir y trabajar : ahora y en el futuro". La estrategia comunitaria sostenible de Cambridgeshire establece la visión de Cambridgeshire. Esa visión es para Cambridgeshire la de ser un condado de fuerte crecimiento, con comunidades prósperas e inclusivas con el apoyo de excelentes servicios públicos donde las personas puedan desarrollar su potencial; vivir más tiempo, con estilos de vida más saludables, y con influencia en la toma de decisiones. La LTP apoya esta visión y ayudará a conseguirlo.

Fuente: Cambridgeshire plan de transporte local 2011-2026, Políticas y Estrategia, *www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf*

LILLE, FRANCIA: VISION DEL EDIFICIO

En Lille el proceso PDU comenzó después del gran movimiento de regeneración urbana en la década de los 90. Grandes inversiones dirigidas al problema de la regeneración en Roubaix y Tourcoing. Al mismo tiempo, el terminal de la red de TGV (primer programa fuera del centro de la ciudad) creó la oportunidad de establecer un nuevo barrio completo, Euralille. El desarrollo de Euralille como un nudo de transporte público, no sólo internacional, sino también nacional, regional, local y de transporte público sublocal, no formaba parte de un plan de transporte local detallado.

Estos desarrollos han creado el marco para una visión de una ciudad económicamente fuerte, con un perfil internacional y europeo. La creación de una ciudad atractiva es una prioridad en la lista de objetivos. Esto va de la mano de una visión bien desarrollada en la renovación de los espacios públicos - principalmente en entornos de tráfico. Una de las cuestiones estratégicas planteadas fue la posibilidad de elegir entre un mayor desarrollo de la red de metro y un enfoque progresivo, incluyendo el transporte público de superficie (autobús y tranvía). La ciudad optó por la segunda opción, mediante el desarrollo del transporte de superficie como medio para reestructurar, rediseñar y redistribuir los espacios públicos. Conceptos como "líneas de

autobuses de alta calidad" y tranvía se han introducido en este sentido.
Fuente : manual PILOTO 2007 - versión completa : www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GENT , BÉLGICA: "DE FIETS VAN TROJE " – VISIÓN ASCENDENTE DE LA MOVILIDAD

El desarrollo de nuevos enfoques para cambiar la movilidad urbana, en el espacio público y en la mente de las personas, y así hacer de Gent una ciudad más habitable para sus hijos en 2050 - este es el objetivo de la "Transición Arena"; un grupo de unas 25 personas creativas procedentes de diversos ámbitos, incluyendo jóvenes empresarios, ciudadanos, arquitectos y profesionales del transporte.

Para más detalles véase el anexo C.

BRUSELAS, BÉLGICA : PLAN ESTRATÉGICO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA REGIÓN DE BRUSELAS CAPITAL

El proyecto del plan estratégico para el transporte de mercancías en la región de Bruselas capital, se encuentra en discusión. El plan parte del hecho de que el 30% de los gases de efecto invernadero urbanos provienen del transporte de mercancías.
La visión principal del plan es llegar en 2020 a una cadena de suministro más inteligente y sostenible para la región de Bruselas Capital, proporcionando situaciones *"win-win"* para todos los interesados. Si se trabaja en sociedad, este sería uno de los pilares para la visión de un abastecimiento urbano mejorado.
Esta visión implica tres puntos :

- limitar y optimizar los movimientos de mercancías por carretera, hacia y desde la ciudad;
- iniciar un cambio modal de la carretera al agua y a los railes y un último tramo urbano con camiones verdes;
- facilitar las operaciones de los transportistas y empresas de transporte de mercancías.

El objetivo es eliminar - en 2050 - las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte de mercancías y reducir el número de movimientos de vehículos de reparto en un 30% .
Fuente: Bruxellesmobilité , 2012 : Plan de stratégique pour le transporte de marchandises en région de bruxelles- capitale - projet de plan, bruxellesmobilité , bruxelles , 2012
www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-obilite-e-demain/plan-transport-de-marchandises

DETALLES DE LAS TAREAS

Establecimiento de una comisión de visión

Uno de los pasos principales en el procedimiento es establecer quién debe participar en el desarrollo de la visión . Esto implica la identificación de las partes interesadas pertinentes, que tendrán que ser consultadas sobre el desarrollo de la visión. Debe ser establecido un grupo, a veces llamado comisión de visión en el Reino Unido.
Esto podría incluir, por ejemplo :

- Socios regionales;
- Autoridades locales (incluyendo sanidad, desarrollo económico);
- Proveedores de transporte;
- Negocios;
- Usuarios del transporte;
- Organismos de derecho público, y
- Residentes.

Es importante que el grupo represente a todos los grupos de interés. Los activos que las diversas partes interesadas aportan, deben ser reconocidos. La visión es más probable que sea aceptada y eficaz si se genera en concordancia con todos los grupos de interés clave, involucrados en el proceso de planificación.
La elaboración de una visión ideal también implica a los ciudadanos. Dependiendo del contexto y de la planificación cultural local, puede llegar a ser difícil de lograr. En este caso, los ciudadanos deberían por lo menos ser proactivos informado acerca de la visión (ver Actividad 4.2 informar activamente al público)
Fuente: Manual PILOT 2007 – Versión completa: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

Actividad 4.2: Informar activamente al público

JUSTIFICACIÓN

Una visión común es el punto de partida para el desarrollo de medidas concretas. Los resultados de planificación de la movilidad urbana sostenible sólo pueden tener éxito si los ciudadanos entienden lo que significa la visión y si ellos apoyan las metas más amplias. Si bien, no siempre es posible involucrar a los ciudadanos directamente en la elaboración de una visión (Actividad 4.1), por lo que por lo menos de forma activa deben ser informados sobre el proceso de elaboración de una visión y de sus resultados. Esto ayuda a crear conciencia y una amplia aceptación.

OBJETIVOS

- Crear una propiedad pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Asegúrese de que los ciudadanos pueden dar su opinión si no están satisfechos con la visión.

TAREAS

- Proporcionar proactivamente los hechos sobre el proceso de planificación e informar sobre los resultados de los pasos más importantes.
- Evitar el secreto y el corporativismo, use audiencias públicas y tome notas de las reuniones de los grupos de interés públicos para garantizar la transparencia.
- Llevar a cabo encuestas de opinión simples, que muestren las tendencias y cree argumentos hacia los decisores políticos.
- Involucrar a medios de comunicación (prensa local, radio, TV).
- Educar e informar a los ciudadanos y otros grupos de interés acerca de problemas de movilidad urbana sostenible a través de campañas de relaciones públicas.
- Difundir el documento de visión entre los ciudadanos.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Involucrar a los ciudadanos directamente, desde el ejercicio de construcción de la visión, mediante herramientas interactivas de participación (ver Actividad 4.1).

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Se basa en la Actividad 3.1 Preparar un análisis de los problemas y oportunidades y 3.2 Desarrollar escenarios.
- En paralelo con la anterior y a posteriori Actividad 4.1 Desarrollar una visión común de la movilidad y más allá.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Hacer públicas las notas de las reuniones con los grupos de interés.

✓ Preparación y difusión de material de información atractivo sobre la construcción de la visión y sus resultados.

✓ Medios involucrados.

EJEMPLOS

LILLE , FRANCIA : GRUPOS DE INTERÉS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Lille puede considerarse un ejemplo típico de los grupos de interés y de la participación ciudadana en Francia. En el año 2000, el área metropolitana de Lille, en la actualidad un grupo de 85 municipios, aprobó su primer plan de desplazamiento urbano (PDU,= Plan de Movilidad Urbana Sostenible). Antes de la adopción del proyecto del plan por su consejo político, se estableció varios grupos de trabajo de

actores locales y de las autoridades pertinentes (por ejemplo, la representación local del estado, región, departamento, municipios locales y la cámara de comercio local). El público en general participó a través de la organización, de un foro de la movilidad, así como un conjunto de foros llamados "mardi du PDU" (Martes de PMUS). Durante estas sesiones de debate abiertas, las diferentes asociaciones públicas, tuvieron la oportunidad de discutir los diferentes temas y partes del plan de movilidad urbana sostenible con los representantes políticos del área metropolitana y técnicos involucrados. Finalmente el plan de movilidad urbana sostenible se adoptó después de la participación pública exigible legalmente y tras la integración de las pequeñas mejoras resultantes en el plan.

Fuente: Rupprecht Consult basado en Comunidad urbana de Lille métropole, PDU, Junio de 2003; Communauté Urbaine Lille Métropole, Projet de PDU, April 2009; www.lillemetropole.fr

VALDEMORO , ESPAÑA : INFORMACIÓN AL PÚBLICO

El municipio de Valdemoro acompaño del desarrollo de su Plan Local de Movilidad Urbana Sostenible por una campaña de difusión y por la organización de una exposición "Cada Paso Cuenta. Ven a verlo" con el objetivo de informar a la población sobre el plan. Las actividades públicas de información y de exhibición, comenzaron al mismo tiempo.

Para más detalles véase el anexo C.

KOPRIVNICA , CROACIA: COMPROMISO PÚBLICO CONSTANTE E INFORMACIÓN PÚBLICA, MANTENENENDO EL APOYO POLÍTICO

Koprivnica está implementando una serie de medidas de movilidad urbana sostenible. La ciudad pone mucho énfasis en la participación y en informar a sus ciudadanos sobre el estado de aplicación del plan - entre otras cosas para mantener el apoyo de los ciudadanos y de los políticos – como por ejemplo, la cobertura (positiva) de los medios de comunicación y la organización de eventos como un gran festival anual de ciclismo. Uno de los mensajes más efectivos, comunicados a través de los medios de comunicación, fue el hecho de que los políticos estuvieran montados en sus bicicletas frente a las cámaras.

Para más detalles véase el anexo C.

PASO 5: ESTABLECER PRIORIDADES Y OBJETIVOS MEDIBLES

La visión es una importante descripción cualitativa del futuro deseado. Esto por sí solo no es suficiente. Una visión necesita ser especificada por objetivos concretos, que indican el tipo de cambio deseado. Por último, estos cambios también deben ser medibles. Esto requiere la selección de un conjunto de objetivos que se centran en las áreas seleccionadas (indicadores).

Actividad 5.1: Identificar las prioridades para la movilidad

JUSTIFICACIÓN

La definición de objetivos significa especificar que se requieren mejoras sociales, ambientales o económicas, diciendo exactamente lo que necesita ser "reducido", "aumentado" o "mantenido". Estos objetivos son de alto nivel para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (por ejemplo, la congestión causada por los automóviles), mientras que las medidas (por ejemplo, construir un tranvía) son los medios para alcanzarlos. Esto contrasta con un enfoque de planificación que se centra en la entrega de los planes y la infraestructura sin hacer referencia a los objetivos de alto nivel.

La definición de objetivos proporcionará orientación y estructura entre el desarrollo de la visión (Actividad 4.1 y 4.2) y el establecimiento de objetivos (Actividad 5.2). La participación continua de los grupos de interés es una necesidad para garantizar la aceptación de las distintas prioridades identificadas para la movilidad.

OBJETIVOS

- Especificar cuál es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible que se debería de alcanzar, basándose en una visión común.

- Formular objetivos claros y medibles (se refiere de nuevo a la recogida de datos - garantizar que los datos se recogen con un nivel razonable de precisión para que el progreso hacia el logro de los objetivos se pueda medir).

TAREAS

- Desarrollar la visión mediante el análisis de sus consecuencias para los objetivos .

- Evaluar las prioridades para la movilidad junto con los principales interesados. No todos los objetivos pueden ser fáciles de conseguir y, por lo tanto, puede haber una necesidad de especificar los objetivos más importantes. Preparar, mantener y dar seguimiento en los talleres y reuniones de *stakeholders*.
- Ponerse de acuerdo sobre un conjunto de prioridades para los temas generales que reflejen las necesidades de los grupos de interés

y los ciudadanos en el área metropolitana (véase el ejemplo a continuación).

- Definir objetivos claros y medibles que contribuyan a orientar la selección y el diseño de las medidas. Especifique lo que debe lograrse y cuándo.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Se basa en la visión (Paso 4).
- La elaboración conllevará varios meses.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Visión revisada para guiar el desarrollo de los objetivos.

✓ Proyecto de objetivos desarrollado.

✓ Proyecto discutido con los *stakeholders*.

✓ Versión final de los objetivos formalizada.

PARA MÁS INFORMACIÓN

Guía web del análisis del transporte - WebTAG (DFT). WebTAG proporciona una unidad de orientación especial sobre el tema de los objetivos, que trata los objetivos del transporte del gobierno del Reino Unido; los objetivos locales y regionales; objetivos y metas, y los problemas.
www.dft.gov.uk/webtag/documents/projectmanager/unit2.2.php

EJEMPLOS

FRANCIA: OBJETIVOS GLOBALES GENERALES PARA PDUS

Los principales objetivos de una PDU, son asegurar la coordinación entre todos los modos de transporte, así como la promoción de un mayor rendimiento energético y una menor contaminación.
Con el fin de lograr estos objetivos - que son los resultados de un proceso local - cada PDU debe considerar y abordar al menos los siguientes temas generales:

- La mejora de la seguridad vial y la seguridad de todos los conductores a través de (entre otras cosas) un reparto adecuado del espacio vial y el desarrollo de un método para la seguridad vial, al menos para peatones y ciclistas.
- La reducción del tráfico de automóviles.
- El desarrollo del transporte público y demás formas de transporte sostenible menos contaminantes, en particular caminar e ir en bicicleta.
- El desarrollo y la explotación de rutas metropolitanas (incluidas las carreteras nacionales y comarcales acopladas) y la implementación de la mejora de la información de tráfico.
- La organización y regulación del estacionamiento en la calle y un aparcamiento público, incluyendo parques y paseos, estacionamiento para residentes, y estacionamiento temporal de vehículos de carga.
- La gestión y regulación del transporte de mercancías (incluyendo una reflexión sobre medidas de racionalización) y el transporte multimodal.
- La promoción de planes de cercanías para las empresas y las administraciones públicas que favorezcan el uso del transporte público y compartir el coche.
- El desarrollo de billetes únicos para todo el ámbito de movilidad, el aparcamiento y el fomento de la intermodalidad.

Fuente: Rupprecht Consult basado en la guía "Plans de déplacements urbains PDU", CERTU, Lyon, 1996."

REINO UNIDO: MARCO POLÍTICO ESTRATÉGICO PARA LOS PLANES DE TRANSPORTE LOCAL (OBJETIVOS DE TRANSPORTE NACIONAL)

El Reino Unido orientó el plan de transporte local mencionando cinco objetivos clave para el desarrollo del transporte por el futuro del país:

- Apoyo al Crecimiento Económico
- Reducir las emisiones de carbono
- Promover la igualdad de oportunidades
- Contribuir a la mejora del bienestar, la seguridad y la salud
- Mejorar la calidad de vida y un entorno saludable.

Fuente: Departamento de transporte (Reino Unido): Orientaciones sobre planes de transporte local, 2009.

WEST YORKSHIRE: OBJETIVOS DEL PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

Los objetivos para el "Leeds LTP2" en el Reino Unido se han desarrollado en el contexto de la emergente visión de largo plazo para el transporte en West Yorkshire. Ellos reflejan los recursos que pueden estar a disposición de la sociedad para la ejecución del plan.

Los objetivos en relación con cada prioridad fueron desarrollados:

- Entregar la accesibilidad: Para mejorar el acceso al empleo, la educación y otros servicios esenciales para todos.
- Hacer frente a la aglomeración: para reducir los atascos en la circulación de personas y mercancías.
- Vías más seguras: para mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera.
- Mejorar la calidad del aire: para limitar las emisiones de los contaminantes atmosféricos del transporte, como gases de efecto invernadero y el ruido.
- Mecanismo eficaz de gestión de activos: para mejorar la condición de la infraestructura del transporte.

Fuente: Manual Pilot - versión completa, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

Actividad 5.2: Desarrollar objetivos SMART

JUSTIFICACIÓN

Los objetivos representan la forma más concreta del compromiso en el PMUS, indicando el grado deseado de cambio dentro de un plazo determinado. Son necesarios para evaluar si una medida adoptada realmente logra los resultados deseados. Los objetivos deben ser SMART (específicos, medibles, alcanzables, realistas y con plazos concretos) y referidos a los objetivos acordados. Los objetivos son esenciales para el seguimiento y evaluación (Actividad 8.1 Haga arreglos para el seguimiento y evaluación). La selección de los indicadores tiene que tener esto en mente. La fijación de objetivos proporciona transparencia y claridad sobre lo que se va a lograr, en términos de cambiar el transporte y la movilidad en la ciudad.

OBJETIVOS

- Definir un conjunto de objetivos que permitan el seguimiento de los avances hacia el logro de los mismos.
- Establecer una referencia clave para la evaluación de la eficiencia y la eficacia de las medidas.

TAREAS

- Desarrollar objetivos que permitan el seguimiento de los avances hacia la consecución de los mismos y la evaluación de la eficiencia y la eficacia de las medidas adoptadas.
- Involucrar a los grupos de interés clave en el desarrollo de objetivos cuantitativos y cualitativos. Mediante la preparación, realización y seguimiento de las reuniones del grupo de trabajo.
- Definir objetivos SMART: específicos, medibles, alcanzables, realistas y con plazos concretos.
- Adoptar y/o desarrollar indicadores que sean representativos de los objetivos fijados.
- Realizar una revisión de la realidad en los objetivos (Actividad 5.2) en las primeras etapas del desarrollo de objetivos.
- Hacer de la adopción formal de los objetivos una parte de la acción y del plan presupuestario (Actividad 7.2).

Objetivos SMART

- **S**pecific (Especifico)– describe con precisión el uso de términos cuantitativos y/o cualitativos, que puedan ser entendidos por todos los grupos de interés.
- **M**easurable (Medible) – la situación actual se ha medido y se conoce. Los recursos tienen que ser idóneos también para medir los cambios (cualitativos y cuantitativos) que se produzcan.
- **A**chievable (Alcanzable)– basado en las competencias técnicas, operacionales y financieras disponibles, con los acuerdos/compromisos a los que los grupos de interés han llegado.
- **R**elevant (Relevante)– Elección de los objetivos de vital importancia, ya que impulsan a la movilidad urbana hacia adelante, mediante el apoyo y la alineación de dichos objetivos.
- **T**ime-bound (Plazos)– Fechas clave para el logro de los objetivos claramente definidas.

Basado en: Proyecto BUSTRIP 2007, Movilidad sostenible – Guía de Planes de Transporte Urbano Sostenible. www.movingsustainably.net/

DETALLES SOBRE LAS TAREAS

¿Cuántos objetivos?

La orientación del Plan de Transporte Local del Reino Unido (segunda edición) sugiere que: es probable que sea contraproducente incluir un gran número de objetivos para los indicadores clave e intermedios. En general, el número óptimo de indicadores en un conjunto efectivo, de entre veinte y cuarenta, y depende en parte del tamaño y las características del plan. Esta es una indicación general del Reino Unido. Sin embargo, muchos expertos que participaron en las consultas ELTISplus afirman que el trabajo con un menor número de objetivos puede resultar más eficaz en determinados contextos, especialmente para ciudades "recién llegadas" que no cuentan con amplios recursos o con la experiencia a la hora de desarrollar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

¡Sea realista!

En muchas ciudades las metas para el transporte urbano y la movilidad reflejan más una ilusión que algo realista que se pueda lograr. Esto es obviamente contraproducente. Si bien es bueno ser ambicioso, también es necesario evaluar honestamente lo que puede lograrse con los recursos y conocimientos dados. Esto también debe reflejarse en las medidas seleccionadas (Paso 6).

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Utilizar los objetivos localizados dentro del área metropolitana (tanto para el centro de la ciudad, zonas industriales o comerciales, como para barrios individuales, etc), para tener en cuenta el nivel local, variando los patrones de comportamiento de los transportes y las oportunidades de viaje.
- Definir trayectorias o hitos anuales, para seguir el progreso en el logro de objetivos.

CALEDARIO Y COORDINACIÓN

- Los objetivos, deben ser la siguiente etapa en el proceso, de acuerdo con la definición de objetivos Actividad 5.1.
- Los objetivos permitirán el seguimiento del cambio en el tiempo y el avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible para que sean evaluados (Actividades 8.1 y 10.3).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Desarrollar un conjunto de objetivos de interés local adecuado .

✓ Verificación de la realidad de los objetivos (ver Actividad 5.1) completada.

✓ Adopción formal de objetivos y trayectorias de todos los grupos de interés como parte de la acción y el plan presupuestario (Actividad 7.2).

PARA MÁS INFORMACIÓN

PROYECTO DE DESTILLATE, REINO UNIDO

La mejora de los indicadores para el Transporte Sostenible y la Planificación. Entregable C1 Indicadores de Transporte Sostenible: Selección y uso.

www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

EJEMPLOS

EJEMPLO TEÓRICO: OBJETIVO PARA HACER FRENTE A LA CONGESTIÓN

Un ejemplo de esto podría ser el tema de la lucha contra la congestión. El objetivo podría ser la reducción de la tasa de crecimiento del tráfico que entra en una área metropolitana en un período de flujo de tráfico "máximo". El objetivo podría ser que no exceda del 5% del crecimiento el número de vehículos entrantes que cruzan un cordón (a menudo un cruce o similar) durante un período de tiempo 07:00-10:00 (período de mayor flujo de tráfico por la mañana) entre los años 2012 y 2017.
Para establecer objetivos realistas , hay dos opciones principales:

a) Modelado - pero esto es costoso y consume mucho tiempo,
b) Considerar lo que otros han sido capaces de lograr con medidas similares a las que van a ser consideradas para su ciudad.

Tanto el portal Eltis (www.eltis.org) y la base de datos Konsult (www.konsult.leeds.ac.uk) son puntos útiles de partida (para otras fuentes útiles y buenas prácticas véase la Actividad 6.1: Identificar las medidas más eficaces) .
Como se ilustra en este ejemplo, los objetivos deben centrarse en una figura definida y con un año fijado para la entrega. Además tienen que representar y reflejar directamente lo que se ha acordado en términos de objetivos.
Basado en: Manual Pilot 2007 – Versión completa, Modificada,www.pilottransport.org/index.php?id=48

CAMBRIDGESHIRE, INGLATERRA : OBJETIVOS Y TRAYECTORIAS

El tercer plan de transporte local de Cambridgeshire (2011-2026) establece los indicadores y objetivos que se utilizarán para el seguimiento del progreso hacia la obtención de la estrategia y la consecución de los objetivos. Los indicadores seleccionados reflejan los temas que son más importantes para Cambridgeshire, mientras que al mismo tiempo les permite comparar los progresos en relación con otras autoridades locales del país. La LTP incluye ilustraciones que aclaran la relación entre los objetivos, las metas y las trayectorias para el correcto seguimiento.

LTP 01: FALLECIDOS O GRAVEMENTE HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

Los objetivos propuestos para la seguridad vial nacional fueron esbozados por el Departamento de Transportes en Julio de 2009 y solicitaron una reducción del 33% de gente fallecida o gravemente herida en accidentes de tráfico para el año 2020. Por lo tanto, Cambridgeshire estableció unos objetivos iniciales para el período 2009-2012 para ese indicador, de acuerdo con esa reducción.
Fuente: Consejo del Condado de Cambridgeshire, Plan de transporte local de Cambridgeshire 2011 - 2026, Plan de Implementación.

PASO 6: DESARROLLAR CONJUNTOS DE MEDIDAS EFICACES

El desarrollo de un conjunto de medidas eficaces es el núcleo de la planificación de la movilidad urbana sostenible. Sólo unas medidas bien seleccionadas asegurarán que se cumplan los objetivos y metas definidos. La selección de las medidas debería basarse en la discusión con las principales grupos de interés, considerando la experiencia de otros lugares con políticas similares, garantizando la rentabilidad y aprovechando las sinergias entre las medidas que se puedan. Esencialmente, en esta etapa las medidas se identifican en respuesta a las preguntas: ¿qué?, ¿cómo?, ¿dónde? y ¿cuándo? La identificación de las medidas (conjunto de medidas) es un hito importante en el desarrollo de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Actividad 6.1: Identificar las medidas más eficaces

JUSTIFICACIÓN

Las medidas deben contribuir a la consecución de la visión, los objetivos y las metas. Es necesario identificar que se ajuste de forma realista, con los recursos disponibles, una serie de opciones. El primer paso se trata de ganar una visión general de las posibles medidas. Las medidas deben ser considerados en "paquetes", no de manera aislada, a fin de tener en cuenta las posibles sinergias.

OBJETIVOS

- Identificar las opciones de medidas adecuadas y su integración.
- Obtenga una visión general de las diferentes opciones que contribuyen a la visión, objetivos y metas.

TAREAS

- Re-evaluar el marco de recursos para aplicar la medida.
- Identificar las opciones del conjunto de medidas.
- Asegúrese de que las medidas se conectan con los objetivos.
- Evaluar la eficacia de las medidas.

DETALLES SOBRE LAS TAREAS

Retos políticos en el transporte urbano y posibles reacciones (desde proyecto CiViTAS-CATALIST)

La siguiente tipología de desafíos de políticas urbana y las posibles respuestas se desarrollaron en "Una guía para profesionales del Transporte Urbano" por el proyecto CiViTAS-CATALIST, que apoya la difusión y transferencia de mejores prácticas de la iniciativa CIVITAS de la Comisión Europea.

Retos políticos

- Salud – Cómo crear un ambiente saludable para los ciudadanos.
- Congestión – Cómo crear una ciudad económicamente viable y accesible.
- Protección y seguridad – Como garantizar una situación de movilidad segura y un entorno medioambiental saludable.
- Participación – Cómo involucrar a los ciudadanos y a los grupos de interés en la movilidad urbana.
- Planificación estratégica – Cómo lograr objetivos políticos al tiempo que se garantiza que las necesidades de movilidad de la sociedad y de los ciudadanos se cumplen.
- Cambio climático – Cómo reducir las emisiones relacionadas con el cambio climático producidas por el transporte urbano para contribuir al logro de metas locales, nacionales y mundiales (como un desafío adicional global y fundamental a considerar en las políticas de movilidad urbana).

Medidas / soluciones:

a) Vehículos y combustibles limpios
b) Transporte urbano
c) Estrategias de gestión de demanda (restricciones de acceso, zonas ambientales)
d) Gestión de la movilidad (agencias de movilidad, sistema de eco-puntos, uso del transporte público premiando y/o otras opciones de movilidad sostenible, en lugar del vehículo urbano).
e) El transporte colectivo de pasajeros (nuevas formas de servicios de transporte público, el acceso de los pasajeros de edad avanzada y personas con discapacidad).
f) Transporte telemático (billete electrónico, la gestión y control del tráfico en cuanto a viajes y pasajeros).
g) Menor dependencia del coche privado (uso compartido del coche, compartir viajes, ciclismo y andar).

Es importante recordar que para abordar los retos de movilidad urbana, se requiere la implementación de un conjunto de medidas (soluciones) en lugar de medidas aisladas o únicas. Las conexiones más fuertes entre las medidas/soluciones y retos de movilidad urbana se ilustran en la matriz de la página siguiente.

Fuente: CiViTAS-CATALIST Proyecto: CiViTAS Guía para el Transporte Urbano Profesional – Resultados y Lecciones de evaluación a largo plazo de la iniciativa CIVITAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php y www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

Soluciones	Desafíos/Retos					
	Sanidad	Congestión	Seguridad y protección	Participación	Plan estratégico	Cambio climático global
Combustibles y vehículos limpios	✓✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓
Transporte de mercancias	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Estrategias de gestión de demanda	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Restricciones de acceso, zonas ambientales	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Tasa de congestión	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Gestión de la movilidad	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Agencia de movilidad	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Eco-punto	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Transporte colectivo	✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Nuevas formas de servicios de transporte público	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Acceso para pasajeros ancianos / discapacitados	✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Integración de modalidades	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Transporte telemático	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
E-ticket	✓	✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓
Gestión del tráfico y control	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓
Información de viaje y de pasajeros	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
Menos opciones de movilidad dependiente del automóvil	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Coche compartido	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Carpooling	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓
Andar o ir en bicicleta	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Plan de Movilidad Urbana Sostenible	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓

Fuente: Proyecto CiViTAS-CATALIST: CiViTAS Guía para el Transporte Urbano Profesional – Resultados y Lecciones de evaluación a largo plazo de la iniciativa CIVITAS, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php y www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Discuta la selección de opciones con los grupos de interés clave.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Después de que los objetivos se hayan definido.
- Hecho en paralelo con > Actividad 6.2 Aprender de la experiencia de otros.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Marco de los recursos re-evaluado.

✓ Opciones de posibles medidas, definidas y resumidas.

PARA MÁS INFORMACIÓN

POSIBLES MEDIDAS – FUENTES ÚTILES

Hay una amplia gama de posibles medidas. Esto significa que la identificación de las medidas más adecuadas para su contexto local, requerirá un poco de trabajo de oficina, hablando con los miembros del equipo del proyecto y con los grupos de interés. Es posible que se puedan consultar las bases de datos y documentos que proporcionen una visión general de las posibles medidas que se puedan adaptar a sus objetivos:

BUENAS PRÁCTICAS Y BASES DE DATOS

- BESTFACT portal del transporte de mercancías, mejores prácticas, contactos y políticas www.bestfact.net
- Eltis portal sobre movilidad urbana, www.eltis.org
- CiViTAS, www.civitas.eu
- EPOMM, Plataforma Europea para la gestión de Movilidad, www.epomm.eu
- SMILE, Iniciativas de Movilidad Sostenible para el Medio Ambiente Local, www.smile-europe.org
- SUGAR, Logística urbana sostenible de mercancías, Conseguido por políticas regionales y locales. www.sugarlogistics.eu

DOCUMENTOS CON REFERENCIAS A LAS MEDIDAS EFICACES PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:

- Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente, Transporte Urbano Sostenible. Documento preparatorio en relación con el seguimiento de la estrategia temática sobre el medio ambiente urbano (2006).
  Complementado por un anexo sobre ejemplos de mejores prácticas y referencias útiles (2007).
  http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

- Departamento de Transportes (Reino Unido), Guía sobre Transporte Local (2009). Orientación final para apoyar a las autoridades de transporte locales en el desarrollo y la entrega de su plan de transporte. Véase el Anexo E - Posibles medidas para cumplir metas. (16 julio 2009).
  http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/ y
  www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf

- Proyecto BUSTRIP 2007, Movilidad sostenible – Guía de los Planes de transporte urbano sostenible (herramienta en línea, consulte la sección "Mejor movilidad")
  www.movingsustainably.net/

- Planes de Transporte Urbano Sostenible (SUTP) y el medio ambiente urbano: Políticas, efectos y simulaciones. Revisión de las referencias europeas en materia de ruido, calidad del aire y emisiones de CO2 (octubre de 2005), http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

- BESTUFS - Proyecto de Soluciones Best Freight Urban BESTUFS - Guía de Buenas Prácticas sobre prácticas urbanas (2007), disponible en 17 idiomas,
  www.bestufs.net/gp_guide.html

EJEMPLO

DUNDEE , SCOCIA : USO DE UN MODELO SIMPLE

En el desarrollo de su primera Estrategia de Transporte Local en el año 2000, la ciudad de Dundee utilizo la directiva de transporte: Modelo del Laboratorio de Investigación de Transporte - que sólo requiere insumos muy básicos - para evaluar lo que podría lograrse mediante las medidas que estaba considerando. Esto le permitió seleccionar las medidas más apropiadas y establecer objetivos significativos.

Fuente: Tom Rye, Universidad de Lund, basado en www.dundeecity.gov.uk/dundeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf, pág. 71

HERRAMIENTAS

BASE KonSULT - GENERADOR DE estrategiaS de opción

KonSULT es una base de datos que proporciona una evaluación de la potencial contribución a la política de unos 40 instrumentos de transporte, además de la política de uso del suelo, basada tanto en una primera evaluación de los principios como en una revisión de estudios de los caso. El generador de opción permitirá a los usuarios interrogar a KONSULT para identificar el subconjunto de instrumentos que son propensos a ser más útiles en un contexto especifico. El objetivo es ampliar la gama de instrumentos de política que se consideran, en lugar de dictar un enfoque particular. Los usuarios serán capaces de centrarse en sus objetivos, problemas o indicadores de rendimiento, especificando la importancia relativa, indicando la estrategia general que desean perseguir e identificando el contexto en el que está trabajando. El generador de opción utiliza resultados de la evaluación para cada instrumento en KonSULT para identificar los instrumentos que pueden contribuir más.

Dentro del proyecto de la convocatoria Intelligent Energy Europe CH4LLENGE, KonSULT se está perfeccionando. Será probado por las ciudades socias del proyecto, que participan en el desarrollo y en la elaboración de sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible como herramienta de inspiración y de limitación de las distintas opciones políticas.

Página Web: www.konsult.leeds.ac.uk y www.sump-challenges.eu/

Actividad 6.2: Aprender de la experiencia de otros

JUSTIFICACIÓN

La identificación de las medidas más eficaces debe basarse en su propia experiencia, la investigación y en los recursos locales. Puede ser extremadamente valioso aprender de la experiencia de aquellos que ya han puesto en práctica medidas que usted está considerando para su contexto local, y para la mayoría de las medidas, es probable encontrar otros lugares en su país y/o en otros países de Europa que ya han experimentado con ellas. Esto evita "re-inventar la rueda" y cometer errores costosos que otros ya pueden haber cometido.

OBJETIVOS

- Aprender de aquellos que ya han puesto en práctica medidas que se estén considerando.
- Evite empezar desde cero. Utilice la experiencia disponible de otros lugares.
- Proporcione pruebas convincentes y argumentos para la aplicación de una medida en su contexto local.

TAREAS

- Identificar otros lugares en los que la medida en la que usted está interesado ya se ha aplicado.
- Póngase en contacto con los actores clave que llevaron a cabo la medida (ya sea vía telefónica o mediante una visita, para así poder ver las medidas en la acción).
- Resumir las conclusiones como input en el proceso de selección de medidas.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Buscar también ejemplos más allá de su propio país.
- Invitar a los participantes de otras ciudades para pedir consejo.
- Llevar a los responsables locales de su ciudad a una visita al lugar donde la medida se ha aplicado con éxito.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- En paralelo con la Actividad 6.1: Identificar las medidas más eficaces.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Identificación de lugares interesantes que hayan implementado una medida.

✓ Intercambio con los implementadores de la política.

✓ Resumen de los principales resultados.

PARA MÁS INFORMACIÓN

A nivel Europeo, los dos recursos que más abarcan las implementaciones de las medidas de movilidad urbana (o conjuntos de medidas), en ciudades de toda Europa, son las secciones de casos de estudio de Eltis (www.eltis.org), es decir, el portal de la movilidad urbana de la Comisión Europea, así como el sitio web de la iniciativa CiViTAS, para un mejor y más limpio transporte en las ciudades (www.civitas.eu).

EJEMPLOS

PROYECTOS DE NICHOS EUROPEOS : INTERCAMBIO SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE APLICACIONES DE TRANSPORTE INNOVADORAS

El proyecto europeo NICHES+ (2008-2011) dirigido hacia los *stakeholders* que trabajan en las soluciones de transporte y en redes de movilidad urbana innovadoras. En este contexto, resultó ser muy valioso para organizar un intercambio entre profesionales interesados en la aplicación de una medida en su contexto local y otros que ya habían implementado un concepto similar en otros lugares. Un ejemplo es el intercambio entre los franceses de la Región Artois- Gohelle y las ciudades de Salzburgo y Múnich con medidas de accesibilidad. Un equipo francés visitó ambas ciudades y aprendió acerca de las amplias experiencias de Salzburgo sobre viajes de formación y el concepto de Múnich sobre la Planificación de la Accesibilidad a los Barrios. Otro ejemplo es el intercambio entre las ciudades francesas de Nantes y Lorient con Worcestershire, Reino Unido, en los sistemas de transporte público rápido en autobuses. Las ciudades francesas tienen éxito en cuanto al funcionamiento de estos sistemas que ayudó Worcestershire para aprender más acerca

de los desafíos específicos que deben ser abordados para su aplicación local.

Para ver más detalles: www.niches-transport.org

PROYECTO EUROPEO SUGAR – LOGÍSITICA URBANA SOSTENIBLE DE MERCANCÍAS OBTENIDA A TRAVÉS DE POLÍTICAS LOCALES Y REGIONALES

SUGAR se centra en abordar el problema de la gestión ineficiente e ineficaz de la distribución urbana de mercancías, un componente crítico de todo el sistema de transporte urbano y la principal fuente de emisiones contaminantes por parte de los vehículos.
Para lograr este objetivo, el proyecto promueve el intercambio, la discusión y la transferencia de experiencias en temas de política, conocimiento y buenas prácticas a través de políticas y planificación medios en el ámbito de la gestión urbana de mercancías, entre buenas prácticas y sitios de transferencia.

Para ver más detalles: www.sugarlogistics.eu

Actividad 6.3: Considerar la posibilidad de mejorar la relación calidad - precio

JUSTIFICACIÓN

La selección de las medidas no sólo será guiada por la eficacia, sino también por la relación calidad-precio. Especialmente en tiempos de presupuestos ajustados para el transporte urbano y la movilidad, donde es fundamental para obtener el mayor impacto posible para los recursos gastados. Esto exigirá una evaluación básica de opciones, con especial interés en los costes y beneficios. Esto también le ayudará a ser realista acerca de qué medidas se pueden implementar y evitar "los proyectos que generen castillos en el cielo", es decir, para elegir sólo las medidas que parecen financieramente viables.

OBJETIVOS

- Garantizar el uso eficiente de los recursos disponibles.
- Evitar la selección de medidas económicamente poco realistas.
- Fortalecer la credibilidad de la aplicación de las medidas.

TAREAS

- Seleccionar solo medidas y conjuntos de medidas asequibles y eficaces.
- Evaluar las medidas propuestas para conseguir una ejecución realista y oportuna con los recursos dados. La elección de la metodología depende de su experiencia y de los recursos disponibles y puede incluir tanto enfoques cualitativos y cuantitativos. En algunos lugares, el coste-beneficio puede ser un análisis completo aunque demasiado costoso. En estos casos, con un enfoque más simple se podría aplicar.
- Asegúrese de que todos los costes y beneficios – y no sólo aquellos que pueden ser medidos o valorados fácilmente – se tendrán en cuenta.
- Asegúrese de que personas (pasajeros) y flujos de transporte de mercancías se considerarán.

- Asegúrese de que se considera la calidad del aire y los impactos de los gases invernaderos.

- Asegúrese de que todos los posibles modos son considerados y comparados en la evaluación de costes y beneficios.

- Trate de tomar en cuenta las necesidades específicas.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Después de la identificación inicial de las medidas opcionales – se ejecutan en paralelo a la Actividad 6.1: Identificar las medidas más eficaces y 6.2 Aprender de la experiencia ajena.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Las medidas adecuadas (y conjunto de medidas), se evaluaron, prestando atención a los costes y beneficios, así como como al valor que proporcionaran.

✓ Resumen de los resultados para el debate sobre la selección de la medida final.

PARA MÁS INFORMACIÓN

GUÍA PARA EL ANÁLISIS DEL TRANSPORTE – WEBTAG

Esta guía de Reino Unido incluye o proporciona enlaces a consejos sobre cómo:
- Establecer objetivos e identificar problemas;
- Desarrollar soluciones potenciales; y
- Crear un modelo de transporte para la evaluación de las soluciones alternativas.

La unidad 2.5 de WebTAG da una introducción útil para el proceso de evaluación.

Para más detalles ver: www.dft.gov.uk/webtag

EJEMPLO

GREATER NOTTINGHAM, INGLATERRA: 2º PLAN DE TRANSPORTE LOCAL – EVALUACIÓN SUPERIOR DEL PLAN

The Greater Nottingham LTP2 (un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en Inglaterra) incluye una sección de evaluación de sus principales propuestas mediante un esquema con los objetivos para demostrar que todos ellos hacen una contribución significativa a la mayoría de los objetivos de LTP.
También explica cómo el plan se planifica y se integra con otros, para maximizar los beneficios de los mismos, y por tanto, demuestran la existencia de la relación calidad-precio. Por último, se identifican alternativas de menor coste a los planes principales y se muestra lo que podría lograrse con menos dinero. Esto se puede ver en www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf, páginas 334-336.

Fuente: Tom Rye, Lund University

Actividad 6.4: Utilizar sinergias y crear paquetes de medidas integrados

JUSTIFICACIÓN

La experiencia demuestra que las medidas aisladas sólo pueden tener un impacto limitado, mientras que los paquetes de medidas pueden hacer uso de las sinergias y se refuerzan mutuamente. Por lo tanto, es crucial para sacar conclusiones partir del análisis de las opciones en forma de paquetes significativos combinados de medidas. Además, los paquetes finalmente seleccionados también deben esforzarse para la integración de los modos de transporte (intermodalidad), con la planificación del uso del suelo y otras actividades de planificación sectorial (medidas por ejemplo, ambientales, de sanidad o económicos).

OBJETIVOS

- Seleccionar las mejores opciones en forma de conjuntos de medidas.
- Asegurar la explotación de sinergias entre las medidas.
- Garantizar la integración de los modos de transporte (intermodalidad).
- Luchar por la integración con la planificación del uso del suelo y otras actividades de planificación sectorial.

TAREAS

- Identificar las medidas que contribuyen a satisfacer objetivos múltiples.
- Medir en paquetes el conjunto de medidas, buscando el beneficio de las sinergias y así aumentar su eficacia (ver tipología CiViTAS-CATALIST en Actividad 6.3).
- Asegúrese de que la intermodalidad se toma en cuenta. Esto incluye enlaces a redes de transporte de larga distancia, como la red trans-europea de transporte. (Ver Proyecto LINK de Intermodalidad de Pasajeros para las recomendaciones detalladas sobre la "última milla de conexión urbana": www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Compruebe las medidas de transporte y movilidad propuestas recordando la integración con la planificación del uso del suelo.
- Integrar las medidas, cuando sea posible, con más actividades de planificación sectorial (medidas por ejemplo, ambientales, de sanidad, económicas).
- Hacer una propuesta para la selección final de las medidas y discutir con los grupos de interés.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- En paralelo > Actividad 6.1: "Identificar las medidas más eficaces", Actividad 6.2: "Aprender de la experiencia ajena" y Actividad 6.3: Considerar la posibilidad de mejor relación calidad – precio.
- Antes del paso 7, asignar claramente las responsabilidades y asignar la financiación.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Paquetes de vigencia de las medidas y posibles sinergias identificadas.

✓ Paquetes de medidas controladas en relación a la planificación del uso de la tierra y otras actividades de planificación sectorial.

✓ Conjunto de paquetes de las medidas seleccionadas centradas para el debate sobre la selección final, el plan de acción y el presupuesto (Actividad 7.2).

EJEMPLOS

LONDRES, INGLATERRA: CONGESTIÓN DE CARGA – LA NECESIDAD DE UN ENFOQUE INTEGRADO

Un sistema de tarificación para la congestión - como el implementado en Londres – que ilustra la necesidad de un enfoque integrado. Esta poderosa medida para contener el tráfico por los usuarios, modifica la composición y el volumen de tráfico, y por lo tanto afecta a las emisiones contaminantes, así como a los niveles de ruido. Pero si se implementa como una medida independiente la magnitud esperada respecto a los efectos de la reducción sería bastante pequeña. Pero si se combinan con la planificación urbana, el diseño, la mejora del transporte público y la promoción, gestión de aparcamientos, zonas de bajas emisiones y exenciones para los vehículos "limpios", estas medidas tienden a reforzarse, catalizar y complementar mutuamente los efectos sobre las emisiones de contaminantes, emisiones de CO2 y de ruido. Al mismo tiempo, los efectos negativos, como la congestión en áreas adyacentes o la igualdad social en el acceso y la movilidad, deben ser abordados a través de medidas compensatorias. La definición exacta del perímetro de zona juega aquí un papel importante.

Para más detalles ver: www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx y www.cclondon.com
Fuente : Manual PILOT 2007 – Versión completa, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

CRACOVIA, POLONIA : INTEGRACIÓN DE LAS MEDIDAS EN CIVITAS

Un Plan Maestro de Transporte fue aprobado por el Ayuntamiento en 2005. Su principal objetivo fue la eficiencia, con transporte seguro, económico y ecológico, de pasajeros y mercancías. Esta política solicitó la implementación de un conjunto de medidas y acciones integrales y coordinadas. Dentro del proyecto CIVITAS CARAVEL (2005-2009), se llevaron a cabo 18 medidas complementarias en total, lo que trajo una mejor calidad de sistema de transporte de Cracovia.

Para más detalles ver el anexo C.

PASO 7: ACORDAR LAS RESPONSABILIDADES Y ASIGNAR PRESUPUESTOS

Estrechamente relacionado con la selección de (paquetes de) medidas, se trata de la determinación clara de responsabilidades y la elaboración de un plan de acción y de financiación. Esta es una parte clave del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y requiere la aprobación formal por parte de todos los grupos de interés clave. Esencialmente, en esta etapa se encuentran respuestas a las preguntas: ¿quién? y ¿cuánto?

Actividad 7.1: Asignar responsabilidades y recursos

JUSTIFICACIÓN

Cuando finalmente ya se ha seleccionado un conjunto final de medidas, es hora de asignar responsabilidades y recursos. Una imagen clara de quién está a cargo de una acción y cual es el presupuesto de la misma se trata de una piedra angular de cada Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esto requiere una estrecha coordinación y debate entre todos los actores, que tendrán un rol en el desarrollo y en la aplicación de las medidas o paquetes de medidas.

OBJETIVOS

- Identificar los recursos y las responsabilidades necesarias para la aplicación del (conjunto de) medidas seleccionadas.
- Asegurarse de que todas las medidas ayudan a ver esta realidad de manera clara y realista.
- Asegurar la asignación eficiente y eficaz de los recursos (humano, conocimiento, financieros).
- Garantizar una coordinación estrecha con los grupos de interés para la implementación.

TAREAS

- Discutir las medidas propuestas con los grupos de interés que podrían desempeñar un papel en su diseño y ejecución.
- Identificar las opciones para que se pueda tomar la iniciativa en la aplicación de una medida y ver de dónde podría venir la financiación.
- Validar un plan realista: comprobar la asignación, planificación y la coherencia entre las actividades y metas orientadas a los presupuestos.
- Asegurar una buena coordinación entre las diferentes fuentes de financiación.
- Organizar reuniones con los grupos de interés para discutir y ponerse de acuerdo sobre las responsabilidades y los recursos necesarios.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Involucrar a los ciudadanos en el debate sobre la selección final de las medidas.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Evolución en paralelo con el desarrollo de los escenarios (Actividad 3.2) y objetivos (Actividad 5.2); concluir después del Paso 6: Desarrollar paquetes eficaces de medidas.
- Este proceso toma varios meses.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Conjunto final de los paquetes de medidas, propuesto.

✓ Responsabilidades y posibles fuentes de financiación identificadas.

✓ La discusión con los grupos de interés concluida.

DETALLES SOBRE LAS TAREAS

Posibles fuentes de financiación

- Impuestos locales: un impuesto especial sobre el transporte local para el transporte público pagado por empresas públicas o privadas;
- Financiación con Ingresos: tickets, tarifas de estacionamiento, precios en el centro de la ciudad, tasas por congestión, anuncios;
- Operadores del sector privado, desarrolladores, industria; conocimiento y habilidades – PYMEs;
- Las actividades de recaudación de fondos en las que se involucran patrocinadores apropiados (considerando la compatibilidad con la estrategia de marketing);
- Presupuestos locales: de los diferentes municipios y de diferentes ámbitos políticos.
- Subvenciones estatales (fuentes regionales si es aplicable);
- Subvenciones de la UE.

Fuente: Manual PILOT – Versión completa, modificacda, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

Actividad 7.2: Preparar un plan de acción y presupuesto

JUSTIFICACIÓN

Basado en la discusión sobre las responsabilidades y las fuentes de financiación con los grupos de interés, se necesita una acción confirmada y un presupuesto. Esto incluye un resumen detallado de las medidas, de las prioridades establecidas para la ejecución y de los horarios. Estas especificaciones serán la base para la correcta ejecución de las medidas, se necesita un amplio consenso de los responsables políticos y de los grupos de interés, el cual formará una parte fundamental del plan final.

OBJETIVOS

- Formalizar la responsabilidad de todos los actores y las contribuciones a los recursos con los respectivos socios.
- Contener los riesgos importantes de implementación.
- Asegurar una clara priorización de las medidas.
- Proporcionar un horizonte temporal claro para la aplicación de la medida.
- Garantizar la transparencia en torno a las acciones planificadas.

TAREAS

- Describir la planificación técnica y presupuestaria detallada de las medidas para un periodo de 5 años. Cubriendo el largo plazo con indicaciones más amplias de los planes.
- Elaborar un documento que formalice:
  - ¿Qué se hace, cuando, por quién y cuánto es el presupuesto asignado?;
  - Cuáles son las contribuciones que miden o reflejan los objetivos fundamentales;
  - Cuáles serán las fuentes de financiación (o posibles opciones, si aún no están claras);
  - Cuáles son los riesgos y el plan de contingencia ;
  - Cuál es el cronograma para el diseño de medidas y su aplicación.
- Lograr un acuerdo formal sobre el presupuesto y el plan de acción entre los tomadores de decisiones y grupos de interés.
- Fijar responsabilidades y la asignación de recursos públicos para garantizar la transparencia.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Como conclusión formal después de la discusión sobre las opciones Actividad 7.1: Asignar responsabilidades y recursos.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Redacción de un Plan de acción y un Plan presupuestario.

✓ Acuerdo formal de quien tomará las decisiones y cuáles son los grupos de interés clave.

EJEMPLOS

OESTE DE INGLATERRA: LTP2 – IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA

Los cuatro Consejos de Bath y North East Somerset, Bristol City, North Somerset y Gloucestershire Sur se unieron para planificar y ofrecer mejoras en el transporte en su área para el período 2006-2011 a través de un plan de transporte local conjunto (JLTP) basado en una visión de los próximos 20 a 30 años. Con un coste de 126,9m€ de medidas (£ 61,173m para la inversión y £ 65,745 para mantenimiento) las cantidades que figuran en el plan se basan en las directrices de planificación financiera establecidos por el Departamento de Transportes en diciembre de 2005. Ellos se han centrado en la consecución del dinero a través de hacer un mejor uso de la infraestructura existente.

Para más detalles y un desglose de los costes véase el anexo C.

PASO 8: INCLUIR EL SEGUIMIENTO Y LA EVALUACIÓN EN EL PLAN

El seguimiento y la evaluación deben ser construidas en el plan como herramientas esenciales de gestión para realizar un seguimiento del proceso de planificación y medir la ejecución, pero también por lo que se puede aprender de la experiencia de planificación, entendiendo lo que funciona bien y menos bien, y construyendo un “caso real” y una base de pruebas para una aplicación más amplia de medidas similares en el futuro.

Actividad 8.1: Organizar el seguimiento y la evaluación

JUSTIFICACIÓN

El seguimiento y evaluación de las medidas son cruciales para la eficacia del plan, tanto en el proceso de planificación, cómo en la ejecución. Un mecanismo de seguimiento y evaluación ayuda a identificar y anticipar, las dificultades en la preparación y ejecución del PMUS, y si es necesario, para "empaquetar" las medidas con el fin de alcanzar los objetivos de manera más eficiente y dentro del presupuesto disponible. También proporcionará una prueba de la eficacia del plan y de sus medidas. Esto permite a los responsables de las acciones justificar dónde se gastó el dinero. Los responsable de la presentación de informes deberían asegurarse de que los resultados de la evaluación retroalimentan el debate público, lo que permite a todos los actores considerar y hacer las correcciones necesarias (por ejemplo, si se alcanzan los objetivos o si las medidas parecen estar en conflicto entre sí). Los mecanismos de seguimiento y evaluación deben definirse pronto y se convierten en una parte integrada del plan.

OBJETIVOS

- Construir un seguimiento adecuado y un proceso de evaluación en el plan, para ayudar a identificar las barreras y los conductores para el diseño y la implantación de la medida, y así posibilitar respuestas oportunas y efectivas.
- Determinar cómo se evaluará el grado de aplicación de la medida y cómo se lograrán los objetivos.
- Desarrollar mecanismos apropiados para evaluar la calidad del proceso de planificación.
- Hace seguimiento y evaluación, son considerados como una parte integrada del PMUS.

TAREAS

- Selección de indicadores conectados para el seguimiento y la evaluación de los objetivos SMART (Actividad 5.2). Elija unos indicadores que sean fácilmente medibles y que eviten la sobrecarga de información.

- En la evaluación ex-post se examinan las etapas de planificación de la movilidad urbana y la implementación sostenible, y los resultados generales del proceso de toma de decisiones. Debe incluir las siguientes áreas:
  - Output (medidas adoptadas): Infraestructuras de nueva construcción (por ejemplo por km carriles bicis) o los nuevos servicios de operación de transporte y movilidad (por ejemplo, por nuevos autobuses) – usando indicadores de output.
  - Consecuencia (impacto de la acción): Las mejoras reales y medibles en cuanto a la calidad de vida y de los servicios de transporte(indicadores de resultados) que deben ser el foco principal. Ejemplos de ello son las aglomeraciones (atascos) o el número de viajes en bicicleta. Incluir los resultados intermedios (si es posible) ya que representan las diferentes etapas para lograr las metas de resultados clave. Por tanto, los indicadores deben medir los resultados directamente o medir cómo los diferentes outputs pueden demostrar su relación con los resultados.
  - Proceso de planificación de la implementación de medidas: el uso eficiente de los recursos como una inversión en medidas en el proceso de aplicación: por ejemplo, el calendario de ejecución, calidad (indicadores de proceso).

- Incluir indicadores cualitativos y cuantitativos.

- Anticipar las disposiciones para la evaluación ex-ante (evaluación- un proceso de comprobación de la eficacia de un esquema o estrategia que se llevará a cabo, que puede ser útil para la toma de decisiones eficientes) y para la evaluación ex-post del proceso de preparación del plan.

- Realizar una auditoría de datos (¿Que está disponible? ¿Dónde están las desviaciones?) y si es necesario desarrollar una estrategia de recolección de datos (indicadores cualitativos y cuantitativos). Esto está relacionado con la auditoría de datos de la Actividad 3.1 (Prepare un análisis de los problemas y oportunidades). Estas actividades están relacionadas y deben ser coordinadas entre sí.

- Determinar cómo se integrarán el seguimiento y evaluación en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Desarrollar un plan de trabajo para las actividades de seguimiento y evaluación que se integre con el cronograma del proyecto.

- Definir las trayectorias para medir los resultados intermedios y evaluar el progreso en el logro de los objetivos.

- Definir responsabilidades claras para los miembros del personal cualificado – o un socio externo – para el seguimiento y la evaluación. Lo ideal sería que la responsabilidad fuera de un órgano independiente.

- Definir claramente el presupuesto y las actividades disponibles para el seguimiento y la evaluación – normalmente esto debería ser de al menos el 5% del presupuesto total disponible.

- Plan para una participación mínima de los grupos de interés en el seguimiento y la evaluación.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Integrar una evaluación de costes y beneficios del desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

- Planificar una participación activa de los grupos de interés en el seguimiento y la evaluación.

- Involucrar a otras ciudades en el proceso de retroalimentación.

- Coordinar con los actores locales y regionales pertinentes sobre indicadores regionales.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Considere el seguimiento y la evaluación desde el principio, sobre todo en el desarrollo de metas SMART y en la selección de los indicadores correspondientes (Actividad 5.2).

- Incluir la evaluación ex-ante en el análisis del estado de la cuestión (Actividad 3.1), en el desarrollo de escenarios (Actividad 3.2) y en el plan de acción y el plan presupuestario (Actividad 7.2).

- Incluir disposiciones para supervisar y evaluar a posteriori el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Actividad 9.1).

LISTA DE VERIFICACIÓN

- ✓ Selección de indicadores adecuados (basados en los seleccionados en la Actividad 5.2).
- ✓ Llegar a un acuerdo sobre herramientas de supervisión y evaluación adecuadas.
- ✓ Obtener un plan de trabajo y las responsabilidades para la recogida y gestión de datos.

PARA MAS INFORMACIÓN

GUÍA DE HERRAMIENTAS Y FUENTES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Fuentes	Temas tratados	Link
DISTILLATE, UK (2008)	Orientación sobre la elaboración de una estrategia de seguimiento y la selección de indicadores. Ver Proyecto C - Indicadores.	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Guia de cómo planificar, monitorizar y evaluar proyectos de movilidad.	MaxSumo ofrece una oportunidad para planificar, supervisar y evaluar proyectos y programas orientados a un cambio de comportamiento de movilidad. Disponible en varios idiomas	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volumen 1: Conceptos y Herramientas	Indicadores de medición, p. 59 - 61 Métodos de evaluación (eficacia de costes, análisis de costes y beneficios, planificación de menor coste, análisis de multicriterio), p. 79	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Handbook, Volumen 2: Hojas Informativas	Indicadores de medición, p. 70. Herramientas para el progreso de seguimiento, p. 73 Medición de indicadores de resultados, p. 76 Evaluación a posteriori de la ejecución, p. 78	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), Manual metodológico	Apreciación y evaluación, p. 25, 33 y ss. Implementación y seguimiento, p. 27 y ss. Fundamentos de la CBA, p. 99 y ss.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Herramientas de evaluación (Deliverable 2)	Métodos y herramientas para la evaluación. Ver todo el documento.	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

EJEMPLOS

TOULOUSE , FRANCIA : SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN.

El nuevo plan de transporte para evitar la aglomeración de Toulouse creó una serie de iniciativas que debían asegurar una supervisión precisa de la realización del plan y la evaluación periódica de sus resultados. En el marco de la "Comisión de Asociados para la Supervisión" todas las instituciones, asociaciones y organizaciones relacionadas con la movilidad se reunían al menos una vez al año para discutir los progresos realizados.

Para más detalles ver el Anexo C.

WEST YORKSHIRE, INGLATERRA: SEGUIMIENTO DE LOS OBJETIVOS E INDICADORES DEL PLAN DE TRANSPORTE LOCAL DE WEST YORKSHIRE (LTP2)

INDICADOR	OBJETIVO RELEVANTE	FUENTE DE DATOS Y TECNICAS DE RECOLECCIÓN	PERIODO
Accesibilidad	General M1	Uso de la plataforma "Accession modelling suite"	Actualizaciones anuales o durante un cambio de servidor.
Puntualidad del autobús	General M2	Encuestas a pie de calle o sistema RTPI	Actualizaciones anuales
Satisfacción con los servicios locales de autobús (BVPI 104)	General M3	Información proporcionada por ODPM y complementada con el estudio del mercado del Metro.	Cada 3 años
Índice anual de viajes en bicicleta	General M4	Una muestra representativa de lugares de West Yorkshire ha sido seleccionada para reflejar una variedad de entornos de ciclismo. Estos sitios se supervisan tanto dentro como fuera de las carreteras. Los datos son recogidos de forma automática y manual.	Los datos recogidos de forma automática son continuos. Los datos manuales se recogen en los meses neutros (ni verano ni invierno)
Tiempo medio de desplazamiento por persona/milla en rutas clave	General M5	Se han seleccionado 14 rutas clave. Se cuentan la ocupación, el flujo y el tiempo de uso de las rutas.	Datos anuales recogidos en meses neutros
Cambios en el flujo máximo de tráfico en el centro urbano	General M6	Recuento automático del tráfico en cinco puntos clave del centro urbano	Datos anuales recogidos en meses neutros
Modo de desplazamiento a la escuela	General M7	Método de recolección diferida hasta 2007	
Satisfacción con el servicio de transporte público financiado por el LTP	Local L1	Encuestas de mercado	Evaluación del sistema.
Desplazamientos en bici a los centros urbanos durante las horas punta de la mañana	Local L2	Encuestas divididas en cinco zonas principales del centro urbano de todo West Yorkshire	Datos anuales recogidos en meses neutros
Nivel máximo de tráfico en la hora punta de la mañana dividido en centros urbanos	Local L3	Encuestas divididas en cinco zonas principales del centro urbano de West Yorkshire	Datos anuales recogidos en meses neutros
Periodo máximo de clientes en el tren	Local L4	Encuestas en la estación de Leeds en los periodos de máxima afluencia.	Datos anuales recogidos en meses neutros
Clientela de los corredores de autobús de calidad	Local L5	Datos de la expedición de billetes electrónicos en las rutas seleccionadas.	Evaluación del sistema
Número de peatones involucrados en colisiones de tráfico	Local L6	Datos de la base de datos STATS 19	

PASO 9: ADOPCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se resumen los resultados de todas las actividades anteriores. Después de un control de calidad final, el documento, en el que se incluyen el plan de acción y el presupuesto, tiene que ser aprobado formalmente por los representantes políticos. También es importante asegurarse de que el plan es aceptado por los grupos de interés y los ciudadanos.

Actividad 9.1: Comprobar la calidad del plan

JUSTIFICACIÓN

El equipo responsable del proyecto tendrá la tarea de recopilar la versión final del documento de planificación. Para asegurarse de que los acuerdos anteriores están bien reflejados, los borradores de los documentos deben ser revisados internamente y por grupos de interés externos representativos.

OBJETIVOS

- Asegurar la alta calidad del PMUS.
- Asegurarse de que los puntos de vista de las principales partes interesadas se han tenido en cuenta en la elaboración del documento.

TAREAS

- Revisar el plan y comprobar la calidad y el potencial para conseguir resultados eficaces.
- Hacer modificaciones finales en colaboración con los principales *stakeholders*.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Incluir evaluadores externos con experiencia en la planificación de movilidad urbana sostenible para comprobar la calidad del plan.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Control de calidad cuando el borrador avanzado del plan esté disponible.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Obtener el borrador final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

✓ Revisión completa, tanto interna como de los grupos de interés.

✓ Completar las mejoras finales.

EJEMPLO

LILLE, FRANCIA: ESTRUCTURA DEL PLAN

El Plan de Desplazamientos Urbanos (PDU) para el área metropolitana de Lille dispone de un total de 170 acciones definidas y estructuradas en seis apartados:

1. "Ciudad intensiva" y movilidad
2. Red de transporte público
3. Compartiendo la calle, modos alternativos
4. Transporte de mercancías
5. Medio ambiente, salud y seguridad de los ciudadanos
6. Realización, seguimiento y evaluación
7. Este plan de acción está acompañado de una estimación de costes preliminar

Para más detalle véase el Anexo C.

Actividad 9.2: Adopción del plan

JUSTIFICACIÓN

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible necesita ser aprobado por los representantes políticos elegidos por el órgano responsable. Este es un paso clave para la implementación de las medidas.

OBJETIVOS

- Asegurar un plan legítimo y responsable.
- Fomentar la aceptación del plan.
- Proporcionar un marco para la implementación de las medidas.

TAREAS

- Asegurar la adopción formal del PMUS por los representantes elegidos por el organismo público responsable de la planificación (por ejemplo, ayuntamiento, consejo regional).

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Después de que el documento del plan se haya terminado y antes de la implementación de las medidas.
- El proceso de adopción puede tomar algunos meses (ver ejemplo abajo).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado por los representantes electos del organismo público responsable de la planificación.

EJEMPLO

OESTE DE INGLATERRA: CALENDARIO DE APROBACIÓN DE UN PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

Cuatro localidades (Bath y Noreste de Somerset, Bristol, norte de Somerset y sur de Gloucestershire) estaban trabajando en colaboración para planificar y conseguir mejoras en el transporte de la zona oeste de Inglaterra. Esta adopción requería un plan de transporte local conjunto entre diferentes comités y consejos.

- Comité Ejecutivo conjunto de transporte-10/12/10

- Pleno municipal del sur de Gloucestershire Full Council – 15/12/10
- Pleno municipal del norte de Somerset – 18/01/11
- Pleno municipal de Bristol – 18/01/10
- Pleno municipal Bath y Noreste de Somerset – 20/01/11
- Publicación del Plan Conjunto de Transporte Local definitivo – 31/03/11

Source: www.travelplus.org.uk

DETALLES PARA LAS TAREAS

DIFERENTES CONDICIONES PARA LA APROBACIÓN DEL PLAN

La forma exacta de adopción dependerá de la estructura del marco normativo y administrativo nacional. En términos generales, las siguientes necesidades tienen que ser alcanzadas:

- Dichas autoridades responsables de la elaboración del plan de acción y del presupuesto también deberían adoptarlo, lo que garantiza el cumplimiento de la normativa nacional sobre la adopción del plan y (en su caso) los requisitos mínimos de planificación de la movilidad urbana sostenible. La posibilidad de que cualquiera de las partes involucradas pudiera tomar acciones legales en contra de un plan que contravenga estas normas debe tenerse en cuenta.

- El plan de acción y el presupuesto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha de evaluarse con vistas a los impactos de las políticas, a los requisitos de procedimiento y de los progresos realizados y respetando la directiva de la UE sobre la evaluación ambiental estratégica (EAE). Un organismo independiente debe ser el responsable de la evaluación del plan para garantizar una evaluación eficiente y verídica.

- Si la disposición de fondos nacionales depende del cumplimiento de los criterios nacionales de calidad, el plan de acción y el presupuesto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible también debe ser aprobado por un nivel de gobierno superior (relacionado con los resultados de la evaluación).

FUENTE: MANUAL PILOT 2007, WWW.PILOT-TRANSPORT.ORG/INDEX.PHP?ID=48

Actividad 9.3: Crear la propiedad del plan

JUSTIFICACIÓN

La aprobación oficial del plan es un paso importante. Antes, durante y después de este paso es necesario informar e involucrar a los grupos de interés y a los ciudadanos para garantizar una amplia identificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Ellos deben tener la sensación de que es "su" plan, cuyo objetivo es mejorar la movilidad y la calidad de vida de todos y no sólo es otro documento aprobado a nivel político.

OBJETIVOS

- Asegurar la alta aceptación y conseguir un sentimiento de pertenencia entre los grupos de interés y los ciudadanos.

TAREAS

- Comunicar de manera transparente y profesional los resultados del proceso de planificación.
- Explicar qué puede hacer realmente una entidad local y qué no (gestión de las expectativas).
- Hacer de la aprobación del plan un tema entre los medios de comunicación locales y celebrar este hecho con los ciudadanos.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Antes, durante y después de la formalización del plan.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Relaciones y actividades públicas de participación llevadas a cabo.

✓ Adopción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible celebrada con los ciudadanos y los grupos de interés.

EJEMPLO

OESTE DE INGLATERRA: 6º FORO ANUAL DE TRANSPORTE LOCAL CONJUNTO, PLAN CONJUNTO DE TRANSPORTE LOCAL 3

El 6º Foro Anual de Transporte Conjunto fue diseñado como lanzamiento e introducción al proyecto de Plan Conjunto de Transporte Local y el inicio de una gran participación. Más de 100 representantes de la subregión asistieron, incluyendo los empresarios locales, representantes de salud, grupos de activistas y residentes, todos aquellos que deseaban saber más acerca de lo que la asociación hace al oeste de Inglaterra, y cómo pueden ayudar a influir en el próximo Plan Conjunto de Transporte Local.
A su llegada, a todos los participantes se les dio una copia del Resumen Ejecutivo del Plan y un cuestionario con el fin de fomentar la retroalimentación después del foro. Se puso a disposición de cualquier interesado más cuestionarios para distribuirlos entre sus grupos cercanos. El evento incluyó talleres sobre reducción de carbono, turismo activo y la prosperidad de la sostenibilidad económica.

Para más detalle véase: www.travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-3/6th-joint-transport-forum.

PASO 10: ASEGURAR UNA GESTIÓN Y COMUNICACIÓN ADECUADAS (CUANDO SE IMPLEMENTE EL PLAN)

Después de la adopción del plan, se inicia la fase de implementación. Debido a que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un documento estratégico que proporciona un marco sólido para estas actividades, pero no especifica en detalle cómo implementar una medida. Es necesario destacar que el proceso de aplicación también debe seguir un enfoque estructurado para refinar los objetivos y planificar, detallar, gestionar, comunicar y supervisar la implementación de las medidas. Estos ciclos de gestión serán mucho más cortos que el ciclo de planificación y tienen la necesidad de ser flexibles para adaptarse a nuevas situaciones. Tienen que ser institucionalizados en aquella organización encargada de la implementación de las medidas.

Actividad 10.1: Gestión de la implementación del plan

JUSTIFICACIÓN

Un buen Plan de Movilidad Urbana Sostenible no conduce automáticamente a unos buenos resultados. Esto es crucial para cumplir los objetivos del plan de manera efectiva, para aplicar una adecuada gestión de la supervisión de la implementación y para gestionar los riesgos. Esto requiere acuerdos con todos los actores involucrados en la ejecución de las medidas. La implantación sigue un ciclo mucho más corto que el del proceso del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Por lo general, incluye el ajuste de los objetivos, así como la planificación, el detalle, la gestión, la comunicación y el seguimiento de la implementación de las medidas.

OBJETIVOS

- Formalizar los roles de los actores involucrados en la implementación de las medidas.
- Asegurar una buena coordinación entre todas las partes involucradas.
- Facilitar un proceso de implementación eficiente y eficaz.
- Abordar riesgos y posibles sinergias.
- Asegurar la transparencia en la ejecución.

TAREAS

- Ponerse de acuerdo sobre los procedimientos y las responsabilidades de gestión con todos los actores involucrados en la implementación de las medidas (plan de trabajo).
- Evaluar los riesgos y realizar un plan de contingencias.
- Cumplir la implementación del plan de trabajo y acordar los formatos de reporte.

DETALLES DE LAS TAREAS

Guía: plan del proyecto y gestión

La gestión del proyecto se ocupa de la planificación y la coordinación del proyecto global, desde su inicio hasta su finalización. Se asegura que los requisitos de la toma de decisiones se cumplen, logrando su finalización a tiempo, dentro del presupuesto y con la calidad requerida.

La gestión del proyecto abarca todo el proceso de toma de decisiones de transporte y por lo general todas las estructuras del plan del proyecto, de acuerdo con un proceso del proyecto de seis etapas:

1. Definición del esquema
Esta etapa consiste en la definición detallada del sistema, ya sea sobre la base de los objetivos establecidos y la estrategia (o Plan de Movilidad Sostenible Urbano Actividades 5.1 y 7.2), o a través de la identificación directa de los problemas o cuestiones que deben abordarse. Incluye la especificación de los requisitos y la identificación de las limitaciones, así como la selección de los indicadores de rendimiento (Actividades 5.2 y 8.1).

2. Generación de opciones
Varias opciones (por ejemplo, diferentes características o rutas) deben tenerse en cuenta con el fin de encontrar un esquema eficaz y eficiente que maximice el apoyo de las partes interesadas. Varias herramientas pueden ser utilizadas para ayudar a la creatividad profesional y a la participación de los interesados en el proceso de generación de opciones.

3. Asesoramiento de opciones
Esto implica la evaluación de las opciones en función de sus posibles impactos y la eficacia de costes. Normalmente, en este proceso se evalúan muchas características, cubriendo los impactos sobre la economía local, el medio ambiente y la sociedad. Incluye un análisis técnico de cada opción y una evaluación de la probabilidad de aceptación por parte del público.

4. Toma formal de decisiones
La decisión es tomada por la institución responsable (o entidad delegada para el proyecto), teniendo en cuenta los resultados de la etapa de evaluación de las opciones. Incluye un acuerdo sobre la opción preferida, los ajustes para que se lleve a cabo el proyecto y por quién y la asignación de recursos (relacionado con las actividades 7.1 y 7.2).

5. Implementación
Esto incluye todos los preparativos necesarios y el sitio de trabajo para llevar el plan hasta el punto de operación. Para los proyectos de infraestructura, los detalles finales deben ser acordados con respecto a la eliminación gradual de la construcción y debe obtenerse la autorización para la construcción. Esta etapa también puede incluir otras tareas, tales como la contratación de personal operativo, la promoción del plan, o una campaña de información (Actividad 10.2).

6. Supervisión y evaluación (véase Actividad 10.3)
Se recogen y se analizan datos sobre el rendimiento del sistema para determinar si se han cumplido los objetivos. Esto puede conducir a mejoras en el diseño de sistemas futuros y puede contribuir a la evaluación de la estrategia.

FASES GENERALES EN LA GESTIÓN DE PROYECTOS

(A) ALCANCE:
(i) Determinar el resumen y los objetivos del proyecto
(ii) Identificar las barreras contextuales relevantes
(iii) Identificar las estrategias específicas que necesitan ser preparadas
(iv) Identificar las fases del proyecto
(v) Identificar las necesidades de recursos
(vi) Determinar los requisitos de habilidades básicas

↓

(B) ESTABLECER UN EQUIPO CENTRAL:
(i) Identificar las personas adecuadas y formar el equipo del proyecto
(ii) Acordar la estructura y los procedimientos de organización
(iii) Equipo de proyecto de recursos

↓

(C) PREPARACIÓN DETALLADA:
(i) Elaborar planes / estrategias específicas
(ii) Estimar el requerimiento de recursos
(iii) Determinar los riesgos y los posibles obstáculos

↓

(D) EJECUTAR EL PROYECTO
(i) Gestionar el proceso
(ii) Supervisar los inputs, los procesos y los outputs
(iii) Superar las barreras
(iv) Llevar a cabo la evaluación de proyectos

Fuente: Guia Handbook, Volumen 1: Conceptos y herramientas, página 15 y 22.
www.osmose-os.org/documents/316/ GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Vincular la gestión de la implementación de medidas con sistemas de gestión de resultados más amplios dentro de la administración.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- A lo largo de la fase de implementación.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Plan de trabajo sobre procedimientos de gestión y acuerdo de responsabilidades.

✓ Elaborar un plan de riesgos y contingencias.

✓ Acordar los formatos de informes.

EJEMPLO

BUDAPEST , HUNGRÍA: COORDINACIÓN ENTRE LAS PARTES IMPLICADAS

El “Programa Corazón de Budapest” es un programa creado en 2007 para revitalizar el centro urbano a través la pacificación del tráfico a gran escala. Fue iniciado y gestionado por los siguientes actores clave: el Municipio de Budapest (como último propietario del proyecto), la compañía sin fines de lucro “Corazón de Budapest para el Desarrollo Urbanístico" (como el coordinador de la ejecución del proyecto), una consultoría privada que desarrolló el plan y la asociación "objetivo de una ciudad interior limpia" (una ONG que da entrada a los ciudadanos en el proyecto). Aparte de estos principales grupos de interés, la importancia de este Programa también atrajo a una amplia gama de otros *stakeholders*, desde medios de comunicación y empresas locales a diversas autoridades públicas encargadas de la planificación y las aprobaciones.

Debido a la complejidad de este plan, la empresa sin fines lucrativos mencionada fue creada para administrar y coordinar su aplicación, en estrecha cooperación con el ayuntamiento local. Esta empresa se encarga de asegurar la transparencia de la ejecución (por ejemplo, a través de su sitio web y de un boletín periódico libre), mientras que durante el proceso de planificación, los actores más importantes fueron los políticos locales y los consultores privados, los cuales desarrollaron el actual Plan. Además, durante la fase de implementación resultó ser de suma importancia tener un cuerpo independiente y totalmente dedicado a la gestión de la ejecución de las medidas.

Estudio de caso Eltis con más información sobre el Programa Corazón de Budapest:
http://www.Eltis.org/index.php?id=13&study_id=2961
Fuente: Gábor Heves, Centro Regional de Medioambiente para el Centro y el Este de Europa

Actividad 10.2: Informar y comprometer a los ciudadanos

JUSTIFICACIÓN

Informar y comprometer a los ciudadanos es importante no sólo durante el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, sino también cuando se ven directamente afectados por la implementación de una medida específica. Dado que la ejecución continúa, también es necesario informar al público en general sobre el progreso.

OBJETIVOS

- Asegurar la aceptación de las medidas.
- Crear conciencia de las oportunidades o restricciones que vienen con la aplicación de las medidas.
- Mejorar la propiedad de las medidas.

TAREAS

- Hablar con los ciudadanos o los grupos de interés que se vean afectados directamente (positiva y negativamente) por una medida prevista antes de iniciar la aplicación y responder a sus preocupaciones. Tenga en cuenta que aquellos afectados negativamente, normalmente, harán más "ruido" que aquellos que se benefician de esa medida.
- Mitigar los efectos negativos que acompañan la implementación de una medida (por ejemplo, el apoyo a las empresas afectadas por la construcción de larga duración de una nueva línea de tranvía).
- Informar al público en general sobre el progreso de la implementación de la medida.
- Resaltar los hitos de ejecución de medidas y celebrar los logros con los ciudadanos (por ejemplo, el festival en la calle después de la peatonalización).

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- A lo largo de toda la fase de implementación de las medidas.

LISTA DE VERIFICACIÓN

- ✓ Involucración de los ciudadanos y las grupos de interés que se ven directamente afectados por la aplicación de la medida en cuestión.
- ✓ Soluciones para la mitigación de los efectos negativos durante la ejecución.
- ✓ Informar al público en general sobre el progreso de la implementación de las medidas.

PARA MAS INFORMACIÓN

- Proyecto CiViTAS-VANGUARD, 2011: Involucrando Stakeholders: Herramienta para la organización satisfactoria de consultas a los Stakeholders, Manuales CiViTAS. Ver: http://www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf
- CiViTAS-ELAN, 2012: Involucrar a los ciudadanos en materias de Movilidad – CiViTAS-ELAN Lecciones sobre la inclusión de los ciudadanos. Ver: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

EJEMPLOS

GENT , BÉLGICA: FORMACIÓN ACTIVA DEL PÚBLICO SOBRE LA ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL

En 2007, la ciudad de Gent, junto con cinco socios más, puso en marcha un proyecto a gran escala para adaptar la estación principal de tren Gent Sint-Pieters y su entorno a las necesidades del siglo XXI. Para el año 2020, el área debe ser transformada en una zona accesible y cómoda para vivir y trabajar, con buenas conexiones intermodales. Este proyecto tiene un enorme impacto, no sólo en los barrios de los alrededores, sino en toda la ciudad y sus habitantes. La ciudad instaló un punto de información que organizaba la participación de los ciudadanos, tanto en la planificación como en la fase de implementación.

Para más detalles ver Anexo C.

ZAGREB, CROACIA: PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS Y LOS CIUDADANOS EN EL DISEÑO DE UN NUEVO INTERCAMBIADOR

A través de su participación en el proyecto CIVITAS-ELAN, la ciudad de Zagreb preparó un diseño conceptual para la nueva terminal de pasajeros intermodal Sava-Norte. Debido a la convivencia de cinco modos diferentes de transporte y su impacto esperado en el desarrollo de los mismos, la ciudad decidió involucrar a diferentes grupos de interés locales en el diseño del tráfico y el estudio. La ciudad utilizó los diferentes canales de comunicación, así como reuniones y presentaciones, para involucrar a las partes interesadas y los ciudadanos en el debate sobre el nuevo intercambiador.

Para más detalle ver Anexo C.

Actividad 10.3: Revisar el progreso en el logro de los objetivos

JUSTIFICACIÓN

Los mecanismos de supervisión y evaluación más amplios ya se han definido antes de la aprobación del plan (Actividad 8.1). Con la implementación de las medidas hecha es hora de aplicar regularmente la supervisión y las herramientas de evaluación seleccionadas para comprobar cuánto se ha avanzado hacia el logro de los objetivos. Se necesitarán los resultados de la evaluación para conseguir una "reempaquetado" de medidas con el fin de alcanzar los objetivos de manera más eficiente y dentro del presupuesto disponible (Actividad 11.1 Actualización del plan actual regularmente). La presentación del informe debería garantizar que los resultados de la implantación del plan, que miden el *feedback* del debate público, permiten a todos los grupos de interés considerar y hacer correcciones si fuera necesario (por ejemplo, si se logran los objetivos, las medidas parecen ser contradictorias, etc).

OBJETIVOS

- Realizar un seguimiento de los avances hacia la consecución de los objetivos.
- Identificar los problemas, cuellos de botella y otros desafíos para el tiempo de ejecución.
- Informar regularmente a las partes interesadas y a los ciudadanos sobre el progreso de la implementación de las medidas.

TAREAS

• Supervisar regularmente el progreso de la ejecución y el impacto, en términos de productos y resultados (Actividad 8.1)

• Incluir resultados “duros” que muestran el progreso hacia los objetivos e indicadores medibles (por ejemplo, reducción de partículas), ya que le mostrará si sus medidas han conseguido lo que pretendían.

• Incluir resultados "blandos" que se refieran a las experiencias de implantación, cumplimiento de los objetivos generales, los niveles de conciencia, etc, ya que le será de gran valor en el futuro si desea reproducir o modificar la medida en otro lugar.

• Regularmente (cada 1-5 años - dependiendo de las medidas) evaluar los impactos de las medidas o paquetes de medidas.

• Publicar un informe de evaluación dirigido a los ciudadanos y a los políticos.

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Incluir una "verificación de calidad" en la supervisión de la implementación, lo que significa que las partes interesadas, las entidades públicas y otras ciudades deben proporcionar información sobre cómo la implementación de la medida responde a los objetivos y metas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Haga que el seguimiento y la evaluación se lleve a cabo de manera transparente, con preferencia por un organismo independiente para garantizar la neutralidad, y aplicando el mismo conjunto de indicadores que se utilizó a lo largo de los pasos anteriores. Si esto le parece poco realista (por ejemplo, debido a las restricciones presupuestarias), una auto-supervisión o la evaluación de las autoridades son alternativas válidas.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Después de la adopción del plan de acción y el plan presupuestario (fase de ejecución).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Implementación de medidas de seguimiento continuo.

✓ Impactos evaluados en intervalos regulares.

✓ Informe de evaluación elaborado y publicado.

MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL SEGUIMIENTO Y LA EVALUACIÓN

Ver Actividad 8.1 para correcciones de la supervisión y la evaluación.

EJEMPLOS

AACHEN, ALEMANIA: SEGUIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN A TRAVÉS DE REUNIONES REGULARES

En la ciudad de Aachen, los diferentes grupos de interés se reúnen trimestralmente como parte de un proceso de seguimiento continuo de la implantación de medidas en el ámbito de la movilidad respetuosa con el medio ambiente.

Fuente: Rupprecht Consult en base a datos de la ciudad de Aachen.

En el inicio de un plan de aire limpio con 29 medidas relacionadas con la movilidad en el comienzo de 2009, un grupo de trabajo integrado por los departamentos de transporte y medio ambiente de la ciudad, la cámara de industria y comercio, el operador de transporte público local (ASEAG) y la asociación regional de transportes (AVV) fueron designados para supervisar la implantación de las medidas en las reuniones trimestrales, durante las cuales se discutió el estado de cada medida y, en los casos en que el objetivo no estaba claro, se establecían las actividades de contingencia para las mismas. Además de un sistema de información permanente sobre la implantación de las medidas, el establecimiento de reuniones regulares sobre el estado de la cuestión supuso una supervisión eficiente y de bajo coste durante la fase de implementación.

VITORIA-GASTEIZ, ESPAÑA: COMPROBACIÓN DEL PROCESO HACIA EL LOGRO DE OBJETIVOS

El "Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público" de la Ciudad de Vitoria-Gasteiz es uno de los proyectos estratégicos que refleja las acciones que se deben tomar con el fin de alcanzar la visión de la ciudad que se describe en el Plan Maestro de Vitoria-Gasteiz 2015. Se debe aceptar la responsabilidad social para la introducción y ejecución de políticas que contribuyan a un futuro sostenible, con especial énfasis en la lucha contra el cambio climático y la necesidad de promover la cohesión social y la creación de una ciudad compacta.
Con el fin de comprobar el nivel de progreso para la consecución de los objetivos, se llevó a cabo una encuesta sobre movilidad urbana de la ciudad en 2011. Esta encuesta ha contribuido a la comprensión de los cambios en la ciudad desde la introducción del plan y determinó en qué medida los hábitos de movilidad de los ciudadanos han cambiado. La encuesta se estructuraba en dos partes: en la primera parte, 4000 entrevistas telefónicas se llevaron a cabo para evaluar el Plan de Movilidad Sostenible. La segunda parte de la encuesta se centró en el aspecto de la movilidad en relación con la funcionalidad económica (cómo llegar al trabajo, etc) y se llevó a cabo a través de entrevistas directas con 300 empresas y 2.700 empleados.

Una encuesta realizada en 2006 sirvió como punto de referencia para comparar el cambio en la movilidad desde el inicio del Plan de Movilidad Sostenible. Los datos indican que en el período entre 2006 y 2011, el número de usuarios del transporte público se incrementó en un 80%.

Fuente: Kerstin Burckhart, IET Barcelona; Centro de Estudios Medioambientales, Vitoria-Gasteiz City Council www.vitoria-gasteiz.org/movilidad

PASO 11: APRENDER LAS LECCIONES

Actividad 11.1: Actualizar el plan actual con regularidad

JUSTIFICACIÓN

Los resultados de la evaluación (Actividad 10.3: Revisar el progreso en el logro de los objetivos) deben revisarse con regularidad para optimizar el proceso y la ejecución del plan. Se necesita cierto grado de flexibilidad para actualizar el plan y garantizar que los nuevos desarrollos y perspectivas se tengan en cuenta. De lo contrario, el plan podría perder su efectividad con el tiempo.

OBJETIVOS

- Atender a nuevos desarrollos.
- Asegurarse de que la aplicación está en marcha y los objetivos se alcanzan.
- Optimizar el proceso de implementación.

TAREAS

- Ser flexible en cuanto a la actualización del plan y realizar cambios para medir su aplicación.
- Identificar las áreas en las que los objetivos no pudieron ser alcanzados o donde se realizó el plan tarde o fuera de plazo.

- Hacer correcciones en cooperación con los agentes pertinentes, en caso de que sean necesarias. El programa de aplicación puede ser modificado en función de cómo evoluciona la estrategia durante el período de ejecución, que suele durar entre tres y diez años.

- Resaltar los cambios en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible que se derivan de la evaluación y obtener una aprobación política.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Revisar y actualizar al menos cada cinco años.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Modificaciones necesarias identificadas en la implementación de medidas.

✓ Discusión de modificaciones con los grupos de interés.

✓ Concluir el plan de actuación.

Actividad 11.2: Revisión de los logros - entender el éxito y el fracaso

JUSTIFICACIÓN

La revisión de los logros del Plan de Movilidad Urbana Sostenible implica evaluar tanto el impacto sobre el transporte urbano y la movilidad (contribución a la visión) como la eficacia del proceso de planificación, para determinar el grado de éxito de la elaboración del plan. Se necesitan ambos aspectos con el fin de aprender y mejorar sus conocimientos, lo que a su vez ayuda a proporcionar una base sólida para el próximo ciclo de planificación.

OBJETIVOS

- Analizar el proceso de planificación, el plan y su ejecución con vista en los éxitos y fracasos alcanzados.

- Mejorar la comprensión del proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible y el impacto global de la medida.

- Aprender de la experiencia con el fin de prepararse para el próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible

TAREAS

Cuando el número de resultados disponibles es suficiente:

- Llevar a cabo una evaluación del proceso (por ejemplo, observación participativa, actividades en grupos, entrevistas) y

- Evaluar el impacto de las medidas aplicadas de forma más amplia.

- Analizar los resultados positivos y negativos. Realizar una lista con los objetivos que no pudieron ser alcanzados, pero que todavía están pendientes.

- Documentar las lecciones aprendidas.

- Desarrollar estrategias para fortalecer los resultados de éxito y evitar el fracaso del siguiente ciclo de planificación.

- Comunicar las lecciones aprendidas al equipo del proyecto y a los principales grupos de interés.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Revisar la eficacia del proceso de planificación durante la fase de implementación.

- Cuando un número suficiente de medidas han sido implementadas, revisar el impacto global (es decir, ¿Se ha llegado a algo cercano a la visión?).

ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN MÁS ALLÁ DE LOS REQUISITOS ESENCIALES

- Un elemento esencial para el aprendizaje de políticas es la difusión de los resultados (tanto los éxitos como los fracasos) para que otras ciudades puedan aprender de esta experiencia.

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Se concluye la evaluación ex-post del proceso de planificación y ejecución de la medida.

✓ Quedan documentadas las lecciones aprendidas.

EJEMPLOS

TOULOUSE, FRANCIA: PUNTO DE PARTIDA PARA EMPEZAR UN NUEVO PLAN

En 2008, Toulouse inició la revisión de su plan de transporte de 2001 (PDU). El plan cubría el denominado perímetro de transporte público de Toulouse, que en ese momento incluía 72 municipios (Toulouse incluido). El nuevo plan fue destinado a cubrir todos los municipios, que también se incluyeron en el plan de desarrollo de la coherencia urbana (SCOT), elevando el número total de municipios a 118.
Se realizó una evaluación multimodal de los diversos indicadores del PDU en los primeros tres meses de trabajo del nuevo plan. Los resultados de esta evaluación se examinaron por distintos grupos de trabajo en referencia a los objetivos originales del PDU, nuevas obligaciones legales y los objetivos locales. Esto dio lugar a una serie de recomendaciones para los objetivos revisados del PDU. Estos objetivos asientan la base para el desarrollo del contenido del nuevo PDU.

Para más detalles ver Anexo C

ERFURT, ALEMANIA: REVISIÓN DE LOS LOGROS DE UN PLAN DE TRANSPORTE LOCAL

La ciudad de Erfurt, en el este de Alemania evaluó los resultados de su plan de transporte local después de diez años (fue publicado en un folleto especial). Este fue un período de tiempo adecuado para evaluar los resultados de un concepto complejo y estratégico como un plan de transporte local. Los cuatro puntos esenciales del proceso de evaluación fueron:

- Determinar los efectos a largo plazo en los años 1991, 1994 y 1998 mediante la realización de encuestas con la misma estructura.
- Dividir la evaluación de las medidas individuales para poder ver los éxitos o los problemas que fueron consecuencia de la implementación de las medidas.
- Considerar los datos "clásicos" de transporte (modo de transporte, etc) y los datos relativos al comportamiento de los usuarios en los viajes (modo de distribución, tasas de viaje, etc…).
- Evaluar los éxitos o fracasos de la planificación del proyecto y el proceso de toma de decisiones y considerar éstos durante la ejecución (por ejemplo, la planificación estratégica por parte del líder del proyecto, la participación ciudadana, etc.).

Fuente: Guía Manual, Volumen 1: Conceptos and Herramientas, p. 60.
www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPS Handbook_web[1].pdf

Actividad 11.3: Identificar nuevos retos para la próxima generación de PMUS

JUSTIFICACIÓN

Antes de iniciar la siguiente generación de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, las lecciones aprendidas hasta el momento deben tenerse en cuenta, con la vista puesta en los nuevos retos para el transporte urbano y la movilidad. Esto puede ayudar a optimizar el proceso de planificación y la selección de las medidas en el futuro. La experiencia de los países en los que la planificación de la movilidad urbana sostenible ha sido obligatoria desde hace algunos años (LTP en el Reino Unido, PDU en Francia) muestra que cada ciclo de planificación ayuda a mejorar los conocimientos sobre la planificación de la movilidad urbana sostenible y a aumentar la eficacia del próximo ciclo de planificación. Un primer análisis de los retos de la próxima generación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible puede influir en el diseño del nuevo proceso de planificación y cerrar el círculo entre el actual y el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Una motivación adicional para considerar la dirección del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la próxima generación es dirigirlo hacia una integración más fuerte en otros ámbitos de actuación.

OBJETIVOS

- Prepararse para la próxima ronda de planificación.
- Reflexionar sobre los resultados del ciclo de planificación actual con miras a nuevos retos futuros.

TAREAS

- Identificar los nuevos desafíos que se han desarrollado durante la fase de implementación (por ejemplo, a través de discusiones con los grupos de interés, analizando los datos).

- Hablar con los principales grupos de interés de las lecciones aprendidas en el ciclo de planificación actual puede ayudar a responder mejor a nuevos desafíos.

- Tener en cuenta cómo se podrían utilizar las políticas en otras áreas para crear sinergias con la política de movilidad (uso del suelo, la energía, el medio ambiente, el desarrollo económico, la inclusión social, la salud o la seguridad).

- Estar preparado para desarrollar la próxima generación de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

CALENDARIO Y COORDINACIÓN

- Esperar antes de iniciar el desarrollo de un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (si aún se encuentra dentro del período de la ejecución del plan actual).

LISTA DE VERIFICACIÓN

✓ Identificados los nuevos retos para el transporte urbano y la movilidad.

✓ Las lecciones aprendidas del ciclo de planificación actual serán utilizadas para el desarrollo del próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

EJEMPLO

LILLE, FRANCIA: PREPARACIÓN DEL SEGUNDO PDU

A finales de 2005, según lo prescrito por la ley, la localidad de Lille evaluó su Plan de Movilidad Urbana Sostenible del año 2000. Como resultado de esta evaluación y con los nuevos desarrollos en el ámbito nacional, tales como, por ejemplo, el *National Grenelle d'Environnement* (Debate de Medio Ambiente), la localidad decidió iniciar una revisión de su PDU en 2006. Los resultados del estudio general de movilidad en Lille reactivaron los grupos temáticos de trabajo del primer PDU. Se les pidió revisar y aportar nuevas ideas para el segundo Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que debía cubrir el período de 2010 a 2020. Estos grupos temáticos de trabajo se reunieron regularmente durante un período de cuatro años desde 2006 hasta 2010 para discutir los sub-temas y el contenido del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Para más detalles ver Anexo C

Anexo A: Glosario

Concepto/Abreviatura	Explicación
Accesibilidad	La accesibilidad de un individuo a una actividad es la facilidad con la que el individuo puede llegar a los lugares donde se puede realizar esa actividad.
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain (Autoridad del Transporte Urbano en Francia)
Compromiso	Proceso de identificación de los grupos de interés y la incorporación de sus inquietudes, necesidades y valores en los puntos adecuados del proceso de planificación.
Enfoque integrado	Integración de prácticas y políticas entre los medios de transporte, sectores políticos, organismos públicos y privados, niveles de autoridad y autoridades vecinas.
Enfoque participativo	Participación de los ciudadanos y grupos de interés desde el inicio y durante todo el proceso de toma de decisiones, ejecución y evaluación, dotación de capacidades locales para el manejo de problemas complejos de planificación y la garantía de la igualdad de género.
Escenarios alternativos	Descripción de los resultados de la aplicación de diferentes medidas y políticas.
Evaluación	Determinación de los resultados del proyecto en relación a los objetivos y resultados requeridos, en varios puntos a lo largo del proceso del Plan de Movilidad Urbana Sostenible o después de su ejecución.
Evaluación ex-ante	Proceso de evaluación de la eficacia de una estrategia antes de llevarla a cabo. Puede ayudar a la decisión eficiente entre varias opciones.
Evaluación ex-post	Revisión de las etapas de planificación de la movilidad urbana y su implementación sostenible, y los resultados globales del proceso de toma de decisiones.
Escenario “Evolución sin cambios”	Describe el desarrollo si se implementan acciones que ya están programadas.
Escenario “No hacer nada“	Describe el desarrollo si no se hace nada en absoluto (sólo incluye la predicción de las tendencias exógenas).
Grupos de interés	Cualquier individuo, grupo u organización afectado por un proyecto, o que pudiera afectar a un proyecto o a su puesta en práctica. Este término incluye al público en general, así como una amplia gama de otros grupos (por ejemplo, empresas, autoridades públicas o grupos de interés especial).
Igualdad de género	Dar a mujeres y hombres las mismas oportunidades, derechos y responsabilidades en el ámbito del transporte.
Inclusión social:	Teniendo en cuenta las necesidades de toda la comunidad, incluidos los grupos vulnerables como los niños, los discapacitados, los ancianos, los hogares con bajos ingresos, las minorías, etc…Se debe garantizar la igualdad de acceso a los servicios públicos, la accesibilidad y la disponibilidad de varias opciones de movilidad. Desarrolla un mercado de trabajo integrador y facilita el empleo a través de medidas relacionadas con el transporte.

Indicador	Un segmento determinado de los datos (generalmente cuantitativa) que se utiliza para supervisar el progreso en la consecución de un objetivo o meta particular. Por ejemplo, el número de accidentes de tráfico es uno de los indicadores de seguridad.
Indicador de resultado	Medida de los impactos, beneficios y cambios que experimentan los diferentes grupos de interés durante la ejecución de un proyecto o después de esta.
LAURE	Loi sur l´air et l'utilisation rationelle de l´énergie. Ley francesa sobre la aire limpio y el uso racional de la energía adoptada en diciembre de 1996 que obligaba a todas las localidades o municipios con más de 100.000 habitantes a desarrollar un PDU.
LOTI	Loi des transports intérieurs. Ley francesa sobre el transporte nacional, adoptada en diciembre de 1982.
LTP	Local Transport Plan. Plan de transporte local llevado a cabo en Inglaterra y Wales.
Meta/Objetivo	El valor objetivo de un indicador. Los objetivos son las expresiones materiales de las decisiones políticas tomadas. Centrándose en temas determinados (indicadores), definen un eje de desarrollo entre el "ahora" y el "entonces".
Modelo	Representación (generalmente matemática) de las relaciones dentro del sistema de transporte (también vinculado al uso del suelo). Es ampliamente utilizado para predecir los resultados de las estrategias de transporte.
Objetivos	Amplia declaración de las mejoras que una ciudad busca. Los objetivos especifican la dirección de las mejoras, pero no los medios ni herramientas para alcanzarlas.
Participación ciudadana	Animar y permitir a los ciudadanos participar en el debate y la toma de decisiones colectivas a través de una serie de herramientas.
Participación /compromiso de los grupos de interés	Participación de los individuos, grupos y organizaciones (diferenciados por distintos grados), en la toma de decisiones del proyecto de transporte, a través de una variedad de herramientas.
PDU	Plan de Déplacements Urbains (Plan de Desplazamientos Urbanos) en Francia.
Plan de gestión de competencias	Estrategia que diseña y explica cómo se van a conseguir y mantener las competencias necesarias para llevar a cabo el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible. El plan debe identificar a las personas u organizaciones internas y externas que se asignan a ciertas tareas.
Plan de trabajo	Documento en el que se detalla una serie de acciones que se emprenderán, con una indicación del uso de los recursos y las escalas de tiempo, con el que poder medir el progreso.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
Principios SMART	Principios específicos, medibles, alcanzables, realistas y relacionados en el tiempo.
PUM	Piano Urbano della Mobilità (Plan de Movilidad Urbana) en Italia.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Plan de Movilidad Urbana Sostenible).
Supervisión	Medición continua del progreso a través de la recopilación de nuevos datos y/o la comprobación de las fuentes de datos existentes.

Uso del suelo	La función de una determinada área de la tierra. Ejemplos de tipos de uso de la tierra son: residencial, industrial, comercial, agrícola o recreativo (también existen formas de uso mixto).

Fuente: basado en los manuales PILOTO-SUTP, GUIDEMAPS y PROSPECTS Decision-Makers

Anexo B: Bibliografía

AUCAME (Agence d'étude d'Urbanisme de Caen-Métropole), 2010: Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), Qu'en Savons-Nous ? N°27, AUCAME, Caen, octobre 2010.
Source: www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN027_PDU.pdf

Bruxellesmobilité, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012.
Source: www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises

BUSTRIP, 2007: Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans.
Source: www.movingsustainably.net/

CENTRO - West Midlands Integrated Transport Authority, 2011: West Midlands Local Transport Plan (2011 - 2026) - 'Making the Connections'.
Source: www.centro.org.uk/LTP/LTP.aspx

CERTU, 1996: Plans de déplacements urbains PDU – guide, Lyon, 1996.
Source: www.certu-catalogue.fr/plans-de-deplacements-urbains-guide.html

CERTU, 2006: Transport et mobilité, les dossiers du CERTU n°146", La concertation dans les PDU: pourquoi? Avec Qui? Comment?, Lyon, janvier 2006.
Source: www.certu-catalogue.fr/concertation-dans-les-pdu-la.html

CERTU, 2012: PDU. The French urban mobility plan – integrating transport policies, CERTU Fact Sheet 2012/73, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/pdu-the-french-urban-mobility-plan-integrating-transport-policies.html

CERTU, 2013: 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, CERTU Fact Sheet 2013/23, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html

CiViTAS-CATALIST Project, 2012: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012.
Sources: www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

CiViTAS-ELAN, 2012: Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,
Source: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

CiViTAS-VANGUARD Project, 2011: Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.
Source: www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

Council of the European Union, 2006: Renewed EU Sustainable Development Strategy, 15/16 June 2006.
Source: http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10917.en06.pdf

Council of the European Union, 2010: Council conclusions on Action Plan on Urban Mobility, 3024th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Luxembourg, 24 June 2010.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf

Department for Transport (UK), 2009: Guidance on Local Transport Plans, July 2009.
Source: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http:/www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf

DISTILLATE Project, 2005: Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use.
Source: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

Dundee City Council, 2000: Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundeecity.gov.uk/dundeecity/uploaded_publications/publication_1418.pdf

European Commission, 2006: Thematic Strategy on the Urban Environment (includes Annex, see European Commission, 2007).
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

European Commission, 2007: Sustainable Urban Transport Plans - Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment, Annex, 25 September 2007.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutp_annex.pdf

European Commission, 2009: Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490/5.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm

European Commission, 2011: WHITE PAPER. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

European Parliament and Council of the European Union, 2003: Directive 2003/35/EC on providing for public participation in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice. Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC, 26 May 2003.
Source: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:EN:PDF

Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004: Final Report, Deliverable 4, author Marc Wolfram, Rupprecht Consult.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

GART 2005a: Transport public et déplacement dans les schéma de Cohérence territoriale», Actes du colloque organise le 13 septembre 2005, Paris, 2005.
Source: www.fnau.org/file/news/Actes20GARTFNAU.pdf

GART, 2005b: Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.

GART, 2010: Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.
Source: www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fre-FR

Gemeente Eindhoven 2009: Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.

GUIDEMAPS Project, 2004: Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf

Helsinki Region Transport, 2011: Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011

King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006: Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatoty_toolkit_New_edition.pdf

Lille Métropole, 2011: PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id

Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006: Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf

PILOT Project, 2007: Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf

PROSPECTS Project, 2005: A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.
Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf

Rupprecht Consult, 2005: SUTP Efficiency Study": Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf

Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012: State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.
Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_FINAL.pdf

UN-Habitat, 2001: Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.
Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122

West of England Partnership, 2006: West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.]
Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transportplan-200607-201011

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2006: West Yorkshire Transport Plan 2006/7 to 2010/11.
Source: www.wyltp.com/Archive/

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2011: MyJourney - West Yorkshire Local Transport Plan 2011 - 2026.
Source: www.wyltp.com/NR/rdonlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf

Anexo C: Ejemplos de buenas prácticas

Este anexo incluye ejemplos que, o bien se han presentado o se han narrado por completo en el texto.

Para más detalles por favor, consulte la versión original de este texto en inglés: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*

La versión original de este documento fue financiado por el Programa Intelligent Energy Europe de la Unión Europea.

Anexo D: Lista de verificación

FASE 1: PREPARARSE BIEN	
PASO 1: DETERMINAR EL POTENCIAL DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOTENIBLE DE ÉXITO	
Actividad 1.1: Comprometerse con los principios globales de la movilidad sostenible	☐ El compromiso total con los principios de sostenibilidad de los principales grupos de interés. ☐ Análisis de la conclusión en la medida, en que los principios de sostenibilidad guían las políticas actuales relacionadas con la movilidad urbana.
Actividad 1.2: Evaluar el impacto del margo regional/nacional	☐ Las oportunidades y los problemas potenciales identificados que pudieran derivarse de las condiciones en el marco regional y nacional. ☐ Los documentos relevantes de ámbito nacional y regional revisados y un resumen de los resultados.
Actividad 1.3: Realización de una autoevaluación	☐ Se realizará una correcta autoevaluación. ☐ Fortalezas y debilidades en relación con el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible identificadas. ☐ Resumen de los resultados, para optimizar los procesos de planificación local.
Actividad 1.4: Repasar la disponibilidad de recursos	☐ Habilidades requeridas y recursos financieros para el proceso de planificación analizados. ☐ Plan de gestión de habilidades. ☐ Presupuesto para poner en funcionamiento el proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible, políticamente aprobado. ☐ El marco presupuestario para la implementación de medidas.
Actividad 1.5: Definir una cronología básica	☐ Línea de tiempo realista para la aplicación básica del proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible. ☐ Cronograma aprobado por los tomadores de decisiones.
Actividad 1.6: Identificar los principales actores y grupos de interés	☐ Grupos de interés identificados: actores primarios, actores clave, intermediarios. ☐ Análisis de las tareas que llevan a cabo los actores. ☐ Estrategia de coordinación de los grupos de interés desarrollada.
PASO 2: DEFINIR EL PROCESO DE DESARROLLO Y EL ALCANCE DEL PLAN	
Actividad 2.1: Mirar más allá de sus propios límites y responsabilidades	☐ Identificar un área Sostenible más adecuada en el Plan de Movilidad Urbana. ☐ Llegar a un acuerdo en la cobertura geográfica. ☐ Llegar a un acuerdo en las funciones básicas y las responsabilidades de las autoridades y los políticos. ☐ Creación del equipo de planificación. ☐ Acuerdo político firmado y aprobado por todo el consejo municipal.

Actividad 2.2: Luchar por la coordinación de políticas y un enfoque integrado y global	☐ Identificar vínculos normativos pertinentes (sinergias y conflictos). ☐ Evaluación de las opciones iniciales para la integración de las políticas. ☐ Establecer un diálogo con todos los grupos de interés sobre las posibilidades de integración. ☐ Decisión inicial de la priorización de las opciones de integración. ☐ Especificación y priorización especifica de acuerdo con los resultados avanzados de los escenarios (Actividad 3.2).
Actividad 2.3: Participación de los grupos de interés y de los ciudadanos	☐ Finalizar la planificación de las diferentes estrategias de participación. ☐ Elaborar y aprobar el Plan de Comunicación.
Actividad 2.4: Acordar el plan de trabajo y la gestión del mismo	☐ Mandato político y apoyo para su plan conseguido. ☐ Coordinación determinada para el proceso de planificación. ☐ Identificadas las estrategias para la gestión de riesgos y para la gestión de la calidad. ☐ Desarrollo del plan de trabajo para el proceso de planificación y su aprobación por los políticos correspondientes.
PASO 3: ANALIZAR LA SITUACIÓN DE MOVILIDAD Y DESARROLLAR LOS ESCENARIOS	
Actividad 3.1: Preparar un análisis de problemas y oportunidades	☐ Selección de indicadores adecuados para que describan el status. ☐ Todos los datos necesarios estarán a disposición de los actores interesados. (Si los datos disponibles no son suficientes, comience con los que tiene, sino elabore un plan para cerrar la falta de datos). ☐ Revisión y análisis finalizados. Escenario base desarrollado contra el que pueda medirse el progreso. ☐ Priorización de los problemas clave que se abordarán en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible
Actividad 3.2: Desarrollo de escenarios	☐ Escenario neutro elaborado (cualitativa y cuantitativamente). ☐ Escenario más probable elaborado (cualitativa y cuantitativamente). ☐ Los diferentes escenarios de políticas alternativas descritas (cualitativa y cuantitativamente). Elija cuál es el escenario que da una visión más eficiente y eficaz. ☐ Técnicas apropiadas, aplicadas a apoyar el desarrollo de escenarios y evaluación.
Hito: Análisis de problemas y oportunidades celebrado	
FASE 2: ESTABLECER OBJETIVOS TRANSPARENTES Y RACIONALES	
PASO 4: DESARROLLAR UNA VISIÓN COMÚN	

Actividad 4.1: Desarrollar una visión común más allá de la movilidad	☐ Comisión de visión establecido. ☐ Primer borrador de la visión desarrollada. ☐ Proyecto discutido con los interesados. ☐ Acuerdo sobre el proyecto definitivo en cuanto a la visión. ☐ Visión de resultados publicados con un formato atractivo.
Actividad 4.2: Informar activamente al público	☐ Hacer públicas las notas de las reuniones con los grupos de interés. ☐ Preparación y difusión de material de información atractivo sobre la construcción de la visión y sus resultados. ☐ Medios involucrados.
PASO 5: ESTABLECER PRIORIDADES Y OBJETIVOS MEDIBLES	
Actividad 5.1: Identificar las prioridades para la movilidad	☐ Visión revisada para guiar el desarrollo de los objetivos. ☐ Proyecto de objetivos desarrollado. ☐ Proyecto discutido con los *stakeholders*. ☐ Versión final de los objetivos formalizada.
Actividad 5.2: Desarrollar objetivos SMART	☐ Desarrollar un conjunto de objetivos de interés local adecuado. ☐ Verificación de la realidad de los objetivos (ver Actividad 5.1) completada. ☐ Adopción formal de objetivos y trayectorias de todos los grupos de interés como parte de la acción y el plan presupuestario (Actividad 7.2).
PASO 6: DESARROLLAR CONJUNTOS DE MEDIDAS EFICACES	
Actividad 6.1: Identificar las medidas más eficaces	☐ Marco de los recursos re-evaluado. ☐ Opciones de posibles medidas, definidas y resumidas.
Actividad 6.2: Aprender de la experiencia de otros	☐ Identificación de lugares interesantes que hayan implementado una medida. ☐ Intercambio con los implementadores de la política. ☐ Resumen de los principales resultados.
Actividad 6.3: Considerar la posibilidad de mejorar la relación calidad - precio	☐ Las medidas adecuadas (y conjunto de medidas), se evaluaron, prestando atención a los costes y beneficios, así como como al valor que proporcionaran. ☐ Resumen de los resultados para el debate sobre la selección de la medida final.
Actividad 6.4: Utilizar sinergias y crear paquetes de medidas integrados	☐ Paquetes de vigencia de las medidas y posibles sinergias identificadas. ☐ Paquetes de medidas controladas en relación a la planificación del uso de la tierra y otras actividades de planificación sectorial. ☐ Conjunto de paquetes de las medidas seleccionadas centradas para el debate sobre la selección final, el plan de acción y el presupuesto (Actividad 7.2).
HITO: MEDIDAS IDENTIFICADAS	
FASE 3: ELABORACIÓN DEL PLAN	
PASO 7: ACORDAR RESPONSABILIDADES Y ASIGNAR PRESUPUESTOS	
Actividad 7.1: Asignar responsabilidades y recursos	☐ Conjunto final de los paquetes de medidas, propuesto. ☐ Responsabilidades y posibles fuentes de financiación identificadas. ☐ La discusión con los grupos de interés concluida.

Actividad 7.2: Preparar un plan de acción y presupuesto	☐ Redacción de un Plan de acción y un Plan presupuestario. ☐ Acuerdo formal de quien tomará las decisiones y cuáles son los grupos de interés clave.
PASO 8: CONSTRUIR EL SEGUIMIENTO Y LA EVALUACIÓN EN EL PLAN	
Actividad 8.1: Organizar el seguimiento y la evaluación	☐ Selección de indicadores adecuados (basados en los seleccionados en la Actividad 5.2). ☐ Llegar a un acuerdo sobre herramientas de supervisión y evaluación adecuadas. ☐ Obtener un plan de trabajo y las responsabilidades para la recogida y gestión de datos.
PASO 9: ADOPCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	
Actividad 9.1: Comprobar la calidad del plan	☐ Obtener el borrador final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. ☐ Revisión completa, tanto interna como de los grupos de interés. ☐ Completar las mejoras finales.
Actividad 9.2: Adopción del plan	☐ Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado por los representantes electos del organismo público responsable de la planificación.
Actividad 9.3: Crear la propiedad del plan	☐ Relaciones y actividades públicas de participación llevadas a cabo. ☐ Adopción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible celebrada con los ciudadanos y los grupos de interés.
HITO: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE ADOPTADO	
FASE 4: IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN	
PASO 10: ASEGURAR UNA GESTIÓN Y COMUNICACIÓN ADECUADAS (cuando se implemente el plan)	
Actividad 10.1: Gestión de la implementación del plan	☐ Plan de trabajo sobre procedimientos de gestión y acuerdo de responsabilidades. ☐ Elaborar un plan de riesgos y contingencias. ☐ Acordar los formatos de informes.
Actividad 10.2: Informar y comprometer a los ciudadanos	☐ Involucración de los ciudadanos y las grupos de interés que se ven directamente afectados por la aplicación de la medida en cuestión. ☐ Soluciones para la mitigación de los efectos negativos durante la ejecución. ☐ Informar al público en general sobre el progreso de la implementación de las medidas.
Actividad 10.3: Revisar el progreso en el logro de los objetivos	☐ Implementación de medidas de seguimiento continuo. ☐ Impactos evaluados en intervalos regulares. ☐ Informe de evaluación elaborado y publicado.
PASO 11: APRENDER LAS LECCIONES	
Actividad 11.1: Actualizar el plan actual con regularidad	☐ Modificaciones necesarias identificadas en la implementación de medidas. ☐ Discusión de modificaciones con los grupos de interés. ☐ Concluir el plan de actuación.

Actividad 11.2: Revisión de los logros - entender el éxito y el fracaso	☐ Se concluye la evaluación ex-post del proceso de planificación y ejecución de la medida. ☐ Quedan documentadas las lecciones aprendidas.
Actividad 11.3: Identificar nuevos retos para la próxima generación de SUMP	☐ Identificados los nuevos retos para el transporte urbano y la movilidad. ☐ Las lecciones aprendidas del ciclo de planificación actual serán utilizadas para el desarrollo del próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
HITO: EVALUACIÓN FINAL DEL IMPACTO CONCLUIDO	

Anexo E: Consulta a expertos en los talleres y reuniones de grupos de expertos

Para más detalles por favor, consulte la versión original de este texto en inglés: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

www.eltis.org/mobility-plans

Financiado por el Programa "Energía
Inteligente para Europa" de la Unión Europea