

Estimado lector

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (P.M.U.S.) se centran en las personas, pero también están hechos por personas. En comparación con los planes de transporte tradicionales, los P.M.U.S. requieren de unas habilidades que pueden exceder las capacidades de los técnicos municipales. Requieren además una nueva forma de pensar, que deje de lado el habitual reparto de responsabilidades entre departamentos y ámbitos políticos. Responsables municipales y políticos locales deben alinear sus miras a favor de una visión compartida de la ciudad. En este boletín se presentarán recursos y buenas prácticas que servirán de ayuda a otros municipios para sacar el mayor rendimiento posible de sus plantillas de técnicos municipales.

Reminder: The call for papers for the [ECOMM2015](#) is open, **deadline is 9 December**. For submission of abstracts, please go to the [submission site](#).

El compromiso de políticos y responsables de la toma de decisiones



Al comienzo del proceso, un reto común consiste en convencer a los responsables de la toma de decisiones del valor añadido de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Es crucial que entiendan que un P.M.U.S. no es “un plan más”. Estos se apoyan en figuras de planificación ya existentes, pero con un enfoque diferente. En este [folleto](#) se ha puesto a disposición de políticos y otros responsables de la toma de decisiones un resumen de las principales características de este nuevo enfoque.

El ejemplo de Tallin, Estonia, demuestra que, incluso después de un compromiso oficial, es aún una tarea difícil poner el proceso del P.M.U.S. en marcha. En 2012 tuvo lugar en dicha ciudad un Foro de la Movilidad Urbana Sostenible, que contó con participación de diversos departamentos municipales y ONGs, y constituyó un hito fundamental en el devenir de la ciudad. El evento concluyó con un inspirador [discurso de Eric Britton, de EcoPlan](#) en el que desgranó 10 recomendaciones (escúchalo en este [clip de audio](#), a partir del minuto 1:30). Posteriormente, el vice-alcalde prometió que la ciudad desarrollaría un P.M.U.S. Sin embargo, a lo largo de los siguientes años se fue posponiendo la inclusión en los presupuestos del desarrollo del Plan. Irónicamente, el hecho de que también la oposición comenzase a reclamar explícitamente el desarrollo de un P.M.U.S. obstaculizó aún más el proceso, en lugar de ayudarlo.



Lucia Ilieva

En Bulgaria, la voluntad de los políticos es alta, pero la barrera fundamental es la financiación.

“El proyecto ENDURANCE ha conseguido generalizar el conocimiento de los beneficios de un P.M.U.S. Con [más de 17 ciudades en nuestra red, hasta ahora](#), lograremos dar un decidido impulso al desarrollo de planes de movilidad urbana en Bulgaria. El principal problema tiene que ver con el significativo retraso que estamos experimentando en el programa nacional de prioridades de actuación para los Fondos Estructurales, ya que el dinero de Europa es el principal apoyo para nuestros municipios a la hora de financiar un P.M.U.S.”

Lucia Ilieva – Punto Focal Nacional de ENDURANCE en Bulgaria

Plan de gestión de habilidades

Cuando una ciudad está dispuesta a comenzar el proceso, una de las primeras cosas a hacer es analizar la disponibilidad y capacidades de la plantilla municipal. En muchos



Foto: [indo consultores](#) / CC BY-SA 3.0

ayuntamientos, las **necesidades específicas** requeridas para el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no se ajustarán a las de su propia plantilla. Estas habilidades se pueden obtener mediante programas de formación, contratación de personal y, si fuera preciso, subcontratación. En el caso de optar por la contratación de nuevos técnicos, los municipios deberían plantearse la conveniencia de contratar personal con un bagaje ajeno al del sector del transporte para ciertas tareas específicas (e.g. marketing), con idea de proporcionar un aire fresco a dichos cometidos. Esto es algo que suele hacer el gobierno local del área metropolitana de Bristol a la hora de contratar expertos externos. Este enfoque ha permitido constatar cómo, a través de la estrecha colaboración de un equipo multidisciplinar, se amplían y mejoran las fortalezas y capacidades internas (Fuente: Guía P.M.U.S., p. 102).

Cómo el conocimiento y las habilidades dan forma a nuestras decisiones



Foto: [DARPA](#)

Nuestros conocimientos, las decisiones previas y nuestras competencias imponen un cierto límite a las estrategias y soluciones que decidimos poner en práctica. Así lo ha demostrado un estudio sueco realizado por VTI. Desde los años 90, los municipios suecos se han impuesto objetivos de reducción de uso del coche y de incremento de la cuota de desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público. Sin embargo, el número de viajes en coche sigue incrementándose. Un estudio realizado en cuatro municipios ha revelado que esta falta de resultados se explica, en parte, por el hecho de que la lógica de racionalización del tráfico viario subyace en la formación y experiencia de la mayoría de los profesionales de sector del transporte. Esta lógica se centra en la construcción de redes funcionales de infraestructuras viarias, el diseño del viario y otras medidas orientadas al viario. Esta perspectiva ha mejorado las condiciones para el pedaleo en términos de velocidad y comodidad, pero no en lo relativo al incremento de su volumen. ([Informe completo en sueco](#), con resumen en inglés en la p.7)

Colaboración entre departamentos



Fuente: [Do the Right Mix](#)

La coordinación entre los diferentes ámbitos políticos es un reto de envergadura que puede incluso entrar en conflicto con otros planes. Pero esta coordinación puede hacer confluir el amplio espectro de enfoques, experiencias y habilidades disponible en los diversos departamentos y ámbitos políticos del municipio. Y puede generar mejoras e innovación. Esta cooperación se puede garantizar mediante la creación de un comité del P.M.U.S. o un grupo de trabajo intersectorial en permanente comunicación y que se reúna de forma periódica, además de desarrollar tareas conjuntas. La creación de este comité puede formalizarse mediante la firma de una carta de compromiso o un memorándum.

La integración de políticas fue uno de los temas principales de la edición de 2013 del premio europeo de P.M.U.S. El ganador fue [Rivas Vaciamadrid](#), España, donde el departamento de movilidad está integrado en un órgano de mayor nivel denominado Área de Ciudad Sostenible, en el que se incluye la planificación urbana, obras públicas e infraestructuras. En el desarrollo del P.M.U.S. también colaboraron con departamentos como el de seguridad, educación, salud, infancia y juventud, mayores, deportes y bienestar. El segundo y tercer puesto del premio europeo de P.M.U.S. fue a parar a [Estrasburgo, Francia](#) y [Vitoria-Gasteiz, España](#).

Proyectos europeos y nacionales que allanan el camino

En muchas ciudades europeas, los proyectos europeos o los programas nacionales han sido la piedra angular para la colaboración interdepartamental y un exitoso proceso de planificación. "A lo largo de los últimos años hemos participado en varios proyectos europeos que han fomentado la colaboración entre departamentos", dice Helfried Kreiter, del departamento de medio ambiente de la ciudad austriaca de Judenburg. "Formamos parte del [Pacto de alcaldes](#) y del [programa Austrian e5](#). En el marco de dichas iniciativas, en 2012, hemos desarrollado un Plan de Acción de Energía Sostenible. Pero el principal impulso para el desarrollo del P.M.U.S. ha sido nuestra participación en el [proyecto ADVANCE](#). Gracias a estos proyectos hemos aprendido a trabajar conjuntamente con otros departamentos.



Helfried Kreiter



Definitivamente, la cooperación se ha intensificado gracias al proceso de desarrollo del P.M.U.S. y ha favorecido la cooperación en otros ámbitos también". Puedes leer la [entrevista completa con Mr. Kreiter aquí](#).

Tras alzarse con el premio europeo de P.M.U.S. en 2013, Jorge Romea Rodríguez, jefe de servicio del Departamento de Medio Ambiente y Movilidad de Rivas Vaciamadrid, dijo: "Uno de los factores fundamentales para la consecución de nuestros objetivos ha sido la oportunidad brindada por la Comisión Europea de colaborar con otras ciudades a través de redes organizadas". (Fuente: [Do the right mix](#))

A través del intercambio de experiencias y los viajes de estudio, los equipos de trabajo pueden adquirir importantes conocimientos concretos sobre otras ciudades. A menudo se dan oportunidades de este tipo en el marco de proyectos europeos, que suelen financiar actividades como estas, por ejemplo a través del [CIVITAS Activity Fund](#) (próxima convocatoria en 2015). De hecho, las [redes nacionales de ENDURANCE](#) se crearon para fomentar este tipo de intercambio entre países y para ayudar a otras ciudades a encontrar información, acceder a expertos y buenas prácticas de otros países. Contacta con tu Punto Focal Nacional (NFP) y benefíciate de nuestra extensa red de conocimiento sobre P.M.U.S.!

Bienvenidos a la red!



Uno de los miembros más recientes de la red ENDURANCE es la ciudad de Lovaina, aumentando el número de ciudades belgas a ocho. La ciudad está actualizando sus planes de movilidad y usos del suelo al mismo tiempo, usando un enfoque integrado. La idea central es 'proximidad como la mejor política de movilidad'. La ciudad quiere, en estrecha colaboración con su ciudadanía y agentes implicados, convertirse en un estandarte de la lucha contra el cambio climático, haciendo que la ciudad sea 'cero emisiones' en 2013. En el futuro, se restringirá el acceso en coche a más zonas de la ciudad y se reorientará el esquema de transporte público, con menos tráfico de autobuses atravesando la ciudad y un giro hacia vehículos más pequeños y limpios.

Más recursos



- La nueva Plataforma Europea de P.M.U.S. de [Eltis](#) aloja la Guía oficial de P.M.U.S. y muchos otros recursos.
- El [Centro Competencial sobre P.M.U.S. del Mar Báltico](#), constituido en el marco del Proyecto CIVITAS DYN@MO, reúne todo el conocimiento y buenas prácticas en materia de P.M.U.S. de la región del Mar Báltico. De manera similar, se creará un centro competencial sobre P.M.U.S. en Koprivnica, Croacia, con el objetivo de garantizar la transferencia de conocimiento en Croacia y el Sur-Este europeo.
- El proyecto [CHALLENGE](#) desarrolló la herramienta [KonSULT](#) para dar respuesta a la frecuente falta de conocimiento por parte de los gobiernos locales sobre el abanico de medidas a su disposición. La herramienta incluye el denominado 'Measure Option Generator' que permite a las ciudades identificar de manera rápida las medidas que pueden ser de especial interés para su caso.
- Cuando tu ciudad forma parte de un área multicéntrica, puedes usar [Poly-SUMP tool](#) para generar un "perfil policéntrico" para tu región: un diagrama de araña que permite comparar de manera simultánea las variables fundamentales para la planificación urbana y de la movilidad. Más información en la página web de [Poly-SUMP](#).
- El proyecto [PUMAS](#) dedicará un seminario de un día de duración al tema de la cooperación institucional el próximo 26 de noviembre
- [QUEST](#) es una herramienta de Gestión de la Calidad desarrollada para ayudar a ciudades pequeñas y medianas en el desarrollo de sus políticas y medidas de movilidad, mediante la ayuda de un experto externo – el Auditor QUEST.
- La Auditoría [ADVANCE](#) compara los planes de movilidad de las ciudades con un proceso ideal de planificación de la movilidad urbana sostenible.

Próximas citas

- **PUMAS seminar on Institutional Cooperation**
26 Noviembre 2014 - Munich, Alemania
www.pumasproject.eu
- **Transport Safety: societal challenges, research solutions**
4-5 Diciembre 2014 – Genova, Italia
<http://ec.europa.eu/>

Para más citas, por favor, visita el [calendario EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

 ECDMM 2015

 allinx

 feedback

 subscribe

 unsubscribe

 fullscreen

 news archive