

Estimado lector,

En esta edición echamos la vista atrás a la exitosa [2a edición de la Conferencia Europea de PMUS](#) celebrada en Bucarest en junio. Las muy positivas críticas de sus asistentes demuestran el interés por los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), la experiencia en la materia de otras ciudades europeas y las posibilidades de establecer contactos. El equipo de ENDURANCE se congratula de contribuir a satisfacer esta necesidad y propiciar el intercambio de experiencias.

EPOMM, la Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad, coordina este proyecto tras recibir numerosas demandas, especialmente de los nuevos Estados Miembros de la UE, de ir más allá de la Gestión de la Movilidad y ofrecer también apoyo al desarrollo de los PMUS. De hecho, PMUS y Gestión de la Movilidad están muy relacionados y comparten muchos de sus objetivos, como podrá comprobar a lo largo de este boletín. Pero primero permitenos dar un breve repaso al trabajo que el consorcio ENDURANCE está realizando en toda Europa.

Las redes nacionales ENDURANCE continúan su expansión



La ciudad de Torres Vedras recibe su premio por el sistema de bicicleta pública Agostinhas.

Los Puntos Focales Nacionales (NFP) de ENDURANCE están realizando grandes esfuerzos para constituir redes de ciudades y apoyarlas en el desarrollo o mejora de sus PMUS. A continuación presentamos algunos de sus últimos logros:

Europa del Norte:

-  **Suecia – 7 ciudades**

En [Suecia](#) muchas ciudades han desarrollado ya un PMUS, usando la metodología nacional [TRAST system](#) (enlace en sueco). El mayor interés de las ciudades suecas por ENDURANCE consiste, por tanto, en el intercambio de experiencias con otras ciudades de la red europea en relación a la aplicación de los planes de movilidad sostenible. Por ahora siete ciudades, incluyendo la segunda y tercera más grandes del país, se han unido a la red ENDURANCE. Se han recibido muestras de interés de otras ciudades y de una red de ciudades.

-  **Dinamarca – 9 ciudades**

El [NFP danés](#) ha conseguido atraer al CEREMA ([Francia](#)) y a Trafikverket ([Suecia](#)) para celebrar sendas sesiones en el Congreso Nacional de Transportes de Dinamarca (Danish National Transport Conference) que atrajo a más de 300 investigadores y técnicos. El foco de ambas sesiones estuvo en el vínculo entre PMUS y nuevos desarrollos infraestructurales, tales como tranvías.

-  **Finlandia – 4 ciudades**

En [Finlandia](#), varias redes existentes fueron invitadas a colaborar en un webinar sobre participación y la red belga [BEPOMM](#) ha colaborado en el desarrollo de una jornada de formación sobre participación que se espera sirva para cumplimentar los procesos (obligatorios) de participación en el marco de los PMUS. En su tercera reunión nacional, el tema a tratar será el de los indicadores de seguimiento y la evaluación, y se celebrará en el seno de un evento de dos días denominado 'Days of Sustainable Urban Transportation', organizado en colaboración con varios actores nacionales.

Europa del Este:


-  **Bulgaria – 20 ciudades**

La [red Búlgara](#) invitó a 12 municipios e institutos rumanos a participar e intercambiar buenas prácticas con su país vecino en su 3ª reunión nacional, celebrada en el mes de junio en [Ruse](#), bajo el auspicio del Alcalde Mr. Plamen Stoilov. Hasta ahora, cinco ciudades de la red han desarrollado sus primeros PMUS. [Más información](#)

-  **Rumanía – 17 ciudades**

El [NFP de Rumanía](#) está preparando un taller para el próximo otoño, en el que se presentarán las experiencias de los primeros PMUS rumanos. Su red nacional ha alcanzado la cifra de 17 miembros, aunque hay más municipios interesados en sumarse.

-  **República Checa – 10 ciudades**

-  **Eslavaquia – 5 ciudades**

La [red checa](#) ha unido sus fuerzas con [Eslovaquia](#) y han creado la red [CIVINET de la República Checa y Eslovaquia](#). La red ha organizado tres visitas técnicas para aprender

de primera mano acerca de la aplicación de medidas de éxito en el campo de la movilidad sostenible. Estas visitas han servido de impulso a la red para atraer a nuevos socios.

Europa del Sur:

- **Italia – 33 miembros**
La **Red italiana** está actualmente preparando, en cooperación con **Civinet Italia**, su tercera reunión nacional, que tendrá lugar en octubre durante el próximo **MobyDixit 2015**, el 15º Congreso Italiano de Gestión de la Movilidad.
- **Portugal – 24 miembros**
En **Portugal**, más de 200 personas participaron en su último taller sobre PMUS, celebrado en cooperación con la **Plataforma de PMUS** y **Civinet España y Portugal**, en el que se expusieron ejemplos de los dos países. La ciudad de **Torres Vedras** está actualmente implementando su PMUS y ha sido reconocida en sus esfuerzos por promover una movilidad sostenible con los premios '**European Green Leaf 2015**' a su estrategia de movilidad, biodiversidad y aguas; el '**Energy Globe Award 2015**' por su sistema de bicicleta pública Agostinhas; y el '**Smart Project for Smart Cities seal**' por su sistema integrado y centralizado de gestión del aparcamiento.
- **España – 9 miembros**
Recientemente, la **red española** ha establecido un acuerdo de cooperación con **Fundación Conama** que se espera que sirva para impulsar la actividad de la red en España y su apoyo al desarrollo de los PMUS. Actualmente están colaborando en la organización su siguiente reunión nacional, que se celebrará en octubre en el marco del próximo congreso **Conama Local**.

Europa Occidental:

- **Reino Unido – 20 ciudades**
La **red de Reino Unido** está compuesta por 20 autoridades locales, además de varias consultoras y el Departamento de Transportes. Tras dos reuniones exitosas, el próximo 30 de septiembre se celebrará una tercera en Birmingham, en cooperación con CILT, Atkins Global, **CIVINET UK & Irlanda** y el proyecto **BUMP**. Dado que el desarrollo de PMUS es un requisito en Inglaterra y Gales desde 2001 a través de los denominados Local Transport Plans (LTPs), el éxito de la red ha consistido fundamentalmente en la transferencia de buenas prácticas entre Reino Unido y Europa. También está impulsando el desarrollo de PMUS en Escocia. Curiosamente, algunas autoridades locales de Reino Unido están empezando a usar las directrices europeas sobre PMUS para dar una mirada más fresca a sus LTPs.
- **Irlanda – 7 ciudades**
El **NFP irlandés** ha desarrollado un modelo para integrar los principios de los PMUS en el proceso de planificación territorial y de usos del suelo (Land Use and Development Planning Process). Una primera versión ha recibido el visto bueno de los miembros de la red en una reunión mantenida en junio. Este mes de agosto la red se ha ampliado con dos nuevos miembros.
- **Bélgica – 9 ciudades**
BEPOMM ha transferido su experiencia en Flandes de 15 años con un sólido marco para el desarrollo de PMUS a sus colegas en Alemania. La red ha celebrado, hasta ahora, dos eventos bilingües relacionados con el desarrollo de PMUS.
- **Francia – 12 ciudades**
La **red francesa** aprovechó la oportunidad que brindaba **Velo-city 2015**, conferencia mundial sobre la bicicleta celebrada en Nantes, para organizar su segunda reunión nacional de la red **ENDURANCE** como un evento paralelo, en cooperación con **CIVINET Francophone**. El tema tratado fue el de la movilidad activa en el marco de los PMUS. Se pueden descargar las presentaciones en la **web del Cerema** (en francés). Cerema coopera estrechamente con otras redes existentes y otros organismos nacionales, tales como el ministerio de transporte o el grupo de autoridades del transporte Gart, con el objetivo de hacer que la red perdure más allá de 2016.

PMUS y Gestión de la Movilidad: una relación evidente



La ciudad checa de Litomerice está llevando a cabo una auditoria QUEST

Los objetivos de la Gestión de la Movilidad y los PMUS son muy parecidos. Tal y como hacen los PMUS, la Gestión de la Movilidad se apoya en:

- Un enfoque participativo;
- La sostenibilidad como pilar para el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental;
- La integración sectorial de las políticas urbanas;
- Objetivos claros y medibles, en el marco de planes de evaluación bien definidos;
- La obtención de buenos resultados sin necesidad de grandes inversiones.

Aunque los PMUS y la Gestión de la Movilidad se entrelazan y están estrechamente relacionados, aún hay países en los que no están integrados. Por ejemplo en Italia, donde existe una larga tradición de Gestión de la Movilidad, ésta no se incluye en los tradicionales 'PUMs' (Planes de Movilidad Urbana). En la República Checa la Gestión de la Movilidad es

un concepto novedoso para los técnicos municipales y aún no existen PMUS finalizados. Actualmente la ciudad de Litomerice (24.000 habitantes), al norte de la región de Bohemia, está analizando los cuellos de botella en su sistema de planificación del transporte con el sistema de auditoría QUEST. Los resultados permitirán preparar a la ciudad para un verdadero PMUS, aunque probablemente también incluirá recomendaciones en materia de Gestión de la Movilidad, ya que ésta forma parte de las auditorías QUEST, así como de otros sistemas de auditoría de PMUS como la auditoría ADVANCE.

El enfoque participativo de la Gestión de la Movilidad



La ciudad belga de Antwerp se prepara para unos importantes trabajos de reforma viaria animando a sus ciudadanos a cambiar de modo.

Hacer participar a la ciudadanía para hacer la movilidad más sostenible

Para crear ciudades vibrantes con una buena calidad de vida, necesitamos que la ciudadanía participe y adopte hábitos de movilidad sostenible. No tiene sentido construir líneas de tranvía si la ciudadanía no las usa. Las medidas blandas son necesarias para reforzar y complementar las intervenciones duras. Incluso antes de que las grandes infraestructuras se construyan, la gestión de la movilidad es necesaria. Por ejemplo en Antwerp (Bélgica), importantes trabajos de reforma viaria causaron grandes problemas durante varios años. Debido a ello, Antwerp se unió al proyecto PTP-Cycle y animó a tanta gente como fue posible a elegir sus modo de transporte diario de manera más inteligente y sostenible a través de planes de transporte personalizado. El objetivo último era conseguir un cambio de comportamiento permanente, que se mantuviese incluso después de las obras. [Más información sobre PTP en Antwerp >](#)

En Polonia, tanto el desarrollo de PMUS como el cambio de los hábitos de movilidad de la población son puntos importantes en la agenda política (e.g. 'Plan Nacional de Transporte, 2006-2025' y 'Plan Nacional de Política Urbana'). Cracovia fue la primera ciudad polaca en adoptar una política de movilidad sostenible en 1993. Esta estrategia reconoce la necesidad de reducir el uso del coche e incluye la idea de promover el uso de los modos más sostenibles. Cracovia fue también la primera ciudad polaca en implementar un sistema de bicicleta pública y un sistema de transporte público a la demanda. Estas medidas blandas van de la mano de otras medidas más duras, tales como la restricción de accesos.



Construcción de la facultad de economía de la Universidad Rennes 1 en Rennes, Francia. Foto: XIIIfromTOKYO / CC BY-SA 3.0

Conseguir el apoyo de la población a los PMUS

Los PMUS necesitan el apoyo de la población para ser exitosos. En Bulgaria, donde los agentes municipales no tienen mucha experiencia en participación pública, éste es uno de los ejes centrales del apoyo que CSDCS, como socio de ENDURANCE, está dando a sus ciudades. [Más información>](#)

Algunas medidas pueden ser muy impopulares antes de que se implementen, pero conseguir un apoyo masivo después del periodo de prueba. En París, por ejemplo, el ayuntamiento decidió reducir la velocidad en las calles principales. Con idea de comprender mejor el efecto de una limitación a 30 km/h en un área urbana densamente poblada, se realizó una prueba piloto en Avenue de Clichy. Antes de que se implementase, los usuarios temían que se produjeran incrementos del tiempo de viaje y de la congestión. Después, la limitación de la velocidad recibió una gran aceptación (80% de respuestas positivas, incluyendo conductores).

Conciliar los intereses de los diferentes agentes puede llevar bastante tiempo. La ciudad de Rennes (Francia) negoció durante tres años para modificar los horarios del campus universitario para aliviar la hora punta del metro. Mediante la aplicación de este tipo de medidas en los grandes centros atractores de viajes, se consiguió evitar una inversión de unos 12 millones de euros para la compra de tras metros adicionales. (Fuente: www.metropolitiques.eu)

Sostenibilidad



Escuela ciclista en Lovaina. Copyright: Mobiel 21

Los PMUS tratan de hacer el transporte más respetuoso con el medio ambiente, equitativo y económicamente viable. La equidad consiste en darle a todo el mundo las condiciones idóneas de acceso al sistema de transportes para cubrir su necesidades, pero también en un reparto equitativo del espacio público. Esto se explica de manera muy clara en el [Informe de los días nacionales de investigación 2014](#) de Francia (link en francés). Cuanto más te alejas de las ciudades, más rápido va el tráfico. Los que deciden vivir lejos de las ciudades dependen de la red de carreteras para acceder a muchos servicios y lugares. Pero este modelo de movilidad tiende a basarse en grandes arterias viarias de alta velocidad que atraviesan los centros de las ciudades, creando problemas de congestión y contaminación. Medidas tales como las restricciones de velocidad permiten a las ciudades contrarrestar esta tendencia y devolver su espacio público a toda la ciudadanía. Una movilidad más lenta y activa se convierte, por tanto, en el pilar de una sociedad más sociable.

Las medidas de Gestión de la Movilidad contribuyen a los tres pilares de la **sostenibilidad**: la componente medioambiental, social y económica. Por ejemplo, las escuelas ciclistas para adultos pueden mejorar la autonomía e integración de personas excluidas, especialmente en el caso de grupos específicos, como las mujeres inmigrantes. Ofrecer bicicletas asistidas (o descuentos) a los parados de larga duración puede serles de ayuda para ampliar su búsqueda de empleo, lo que a la postre es positivo para la economía. 'Wheels to Work' es un programa de este tipo que funciona en el Reino Unido, por ejemplo en [Staffordshire](#). La

ciudad suiza de Lucerna está ayudando a que la población invidente o con algún tipo de discapacidad haga uso del transporte público mediante unos **cursos de formación** orientados a sus conductores. El curso les ayuda a comprender los problemas del día a día a los que se enfrentan estos colectivos.

Eficiencia en el gasto



A la compra en bici. Foto: Harry Schiffer / www.eltis.org

Por supuesto, un PMUS trata de hacer las inversiones en transporte tan coste-efectivas como sea posible. En este sentido, las medidas de Gestión de la Movilidad han demostrado presentar un elevado ratio de eficiencia en el gasto. La **presentación de Tom Rye** en la Conferencia sobre PMUS de Bucarest demostró cómo el Producto Interior Bruto (PIB) de un país no depende de la velocidad media de circulación o la cantidad de infraestructura ferroviaria de alta velocidad. Inversiones de menor cuantía en el ámbito local, tales como medidas de gestión del aparcamiento, infraestructura ciclista, calmado del tráfico y la gestión de la movilidad presentan mejores ratios coste-beneficio.

El **proyecto EVIDENCE** se ha esforzado en revisar numerosas evidencias en relación a los costes y beneficios de la movilidad sostenible. En el próximo **CIVITAS Forum Conference 2015** presentarán sus resultados, haciendo público su Informe de Síntesis. Pásate por el stand de EVIDENCE en la exposición y llévate una copia. Regístrate para acceder a las evidencias y recibirás una recompensa especial!

Gestión de la movilidad, el ingrediente esencial de tu PMUS



La población, el corazón de los PMUS. Foto: Harry Schiffer / www.eltis.org

Al igual que en los PMUS, la Gestión de la Movilidad abarca muchos ámbitos de la vida política (salud, medio ambiente, transporte, educación, economía, etc.). Con la ayuda de **MaxSumo** y **MaxEva** , se pueden fijar objetivos medibles y desarrollar planes de evaluación efectivos para las medidas de Gestión de la Movilidad, de forma que todos los componentes de los PMUS cuenten con el adecuado seguimiento y evaluación.

De hecho, una de las principales diferencias entre la planificación de la movilidad tradicional y los PMUS, de acuerdo con la **Guía de PMUS** de la Comisión, es el paso del tráfico y las infraestructuras como objeto primordial de estudio a un enfoque más integrado y centrado en las personas, cuyas acciones sean más coste-efectivas. En conclusión, la Gestión de la Movilidad no solo encaja perfectamente con la filosofía de los PMUS, sino que es una componente indispensable y altamente eficiente en términos de coste de cualquier PMUS.

Próximas citas

- **Creating Better Places for People: Lifestyles and Logistics**
Tercera reunión de la red de PMUS de UK
30 septiembre 2015 – Birmingham, UK
www.acttravelwise.org
- **European Cycle Logistics Federation Conference 2015**
15-17 Octubre 2015 – San Sebastian, España
Ciudades, empresas logísticas, mensajeros en bici y expertos se reunirán este otoño en San Sebastián en la European Cycle Logistics Federation Conference para debatir acerca de cómo hacer la logística urbana más sostenible y realizar el reparto de última milla lo más eficientemente posible. El **estudio de diagnóstico** del Proyecto Cyclelogistics revela que uno de cada dos viajes motorizados en los que se transportan mercancías (compras, ocio, trabajo, reparto, etc.) puede ser sustituido por un viaje en una bicicleta de carga. En el caso del transporte de alimentos, esto es así para el 25% de los viajes motorizados.
eclconference2015.bike
- **MobyDixit 2015, la 15ª Conferencia italiana de gestión de la movilidad**
Incluye el 3er taller nacional ENDURANCE
15-17 Octubre 2015 – Palermo, Italia
www.mobydixit.it



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

EDMM 2015

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive