

Estimado lector,

Prácticamente todo el mundo estará de acuerdo en que queremos que nuestras ciudades sean lugares vibrantes en los que la calidad de vida sea buena y las personas tengan acceso a todos los servicios y actividades en los que deseen participar. Pero la cuestión clave es cómo convertir esta visión en actuaciones concretas. ¿Qué medidas ayudarán efectivamente a materializar los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)? No existe una única receta para el éxito, pero existen muy buenos ejemplos y directrices que pueden ser de utilidad para que cada ciudad encuentre la combinación de medidas idónea para su contexto local y los retos a los que se enfrenta.

Esta cuestión se abordará también, de **diversas maneras** en el próximo ECOMM. El plazo para presentar propuestas de comunicación es hasta el 16 de diciembre – más detalles [aquí](#).

En este boletín presentaremos algunas claves y herramientas para ayudarte a identificar la combinación adecuada de medidas para tu ciudad.

Pero primero echemos un vistazo a los últimos avances del proyecto ENDURANCE.

Las redes nacionales de ENDURANCE en continua expansión




Los NFP de ENDURANCE se reunieron para intercambiar experiencias en Tesalónica. Foto: Mari Jüssi, 11 noviembre 2015



Mapa de los países ENDURANCE

En el último boletín se hizo un repaso del estado de las redes nacionales de ENDURANCE en la mitad de sus países miembros. La otra mitad, en cualquier caso, también ha trabajado duro para constituir redes duraderas de apoyo al desarrollo de PMUS. A continuación hacemos un breve repaso de ellas:

Europa del norte:

-  **Lituania - 13 ciudades**

Con 13 miembros, la red lituana ha sobrepasado sus expectativas. La Asociación de Autoridades Locales de Lituania ha aceptado hacerse cargo de la coordinación nacional de la Red de PMUS. Esto asegurará al proyecto ENDURANCE una continuidad nacional sostenible. Mientras, el apoyo al desarrollo de PMUS por parte del gobierno sigue creciendo. A partir de enero del próximo año, 16 ciudades lituanas podrán acceder a financiación para desarrollar (y elaborar) PMUS. Como complemento, el Ministerio de Transportes de Lituania está llevando a cabo diversos eventos de concienciación y formación.

-  **Noruega - 6 ciudades**

La **primera conferencia noruega sobre PMUS** tuvo lugar en Oslo el pasado 9 de abril de 2015. La asistencia fue masiva – más de 140 delegados participaron en el evento, representando 16 municipios noruegos, así como ministerios, agencias gubernamentales, regiones y diversas instituciones públicas y privadas. La conferencia supuso una importante contribución de cara a situar los planes de movilidad sostenible en la agenda en Noruega. La **segunda reunión nacional** (link en noruego) acaba de celebrarse el 27 de noviembre. Las ciudades de Oslo, Bodø y Sandnes presentaron en ellas sus avances en cuanto a la planificación de la movilidad.

-  **Estonia - 2 ciudades, 50 personas**

La red de PMUS de Estonia, llamada LILI – “Linnad ja liikuvus” o “Ciudades y movilidad” – es actualmente una red de más de 50 personas, entre las que se encuentran ciudades, ONGs, consultoras, centros de investigación y ministerios, que se reúnen 1 o 2 veces al año para desarrollar ideas, intercambiar experiencias y formarse. Además, el NFP de Estonia modera un **grupo de discusión LILI** (link en estonio) en Facebook, con más de 670 miembros, incluyendo representantes del sector público, expertos en planificación urbana y de la movilidad, compañías de transporte, ONGs, políticos, periodistas y otros agentes implicados, lo que le convierte en el mayor canal de diseminación de noticias a nivel local e internacional en cuanto a movilidad sostenible. Por otra parte, el proyecto ENDURANCE ha permitido que un representante del Ministerio de Economía tomase parte en un seminario de ENDURANCE en Finlandia, así como realizar una visita técnica a Helsinki.

-  **Letonia - 2 ciudades**

El 21 de octubre, la red de PMUS de Letonia celebró un seminario al que asistieron 10 municipios y ciudades del país, dos regiones y el Ministerio de Transportes. Varias ciudades presentaron sus planes y proyectos en materia de transporte, infraestructura urbana y su visión del horizonte 2020 en cuanto a la movilidad. Los participantes han declarado su satisfacción y la utilidad del evento, expresando su deseo de que se sigan celebrando seminarios de este tipo en el futuro. Daugavpils y Rezekne se han sumado a la red ENDURANCE, mientras que otras ciudades han manifestado su interés de hacerlo próximamente.

Europa del este:


-  **Hungría - 7 ciudades**

Siete ciudades húngaras se han unido a la red ENDURANCE. En 2015 la red se unió a KETOSZ, la Asociación Nacional de Asentamientos Amigables para la Bicicleta. Se han celebrado dos reuniones nacionales sobre PMUS, y la próxima tendrá lugar en febrero de 2016. Aunque la mayoría de las ciudades aún no cuentan con un plan de movilidad sostenible, están interesadas en ampliar sus conocimientos de cara al desarrollo de PMUS en el futuro. En la capital, Budapest, el PMUS está siendo implementado, habiendo sido muy bien aceptado por la población. En el siguiente enlace hay disponible una [versión en inglés](#).

-  **Polonia - 22 ciudades**

Hasta ahora, 22 ciudades se han unido a la Red ENDURANCE en Polonia. Diecisiete de ellas han tomado parte en un sondeo de ENDURANCE sobre PMUS, con el objetivo de determinar en qué estado se encuentran dichas ciudades en términos de desarrollo e implantación de los PMUS. Todas ellas están interesadas en el desarrollo e implementación de un PMUS, pero la principal barrera que las autoridades locales encuentran para ello es la disposición de recursos financieros para su preparación. Sorprendentemente, el sondeo contó con una importante difusión a través de radio e internet. También un buen número de periódicos locales contactaron con el NFP polaco, CIFAL Plock, para solicitar la difusión de los resultados. Algunos representantes de ciudades pequeñas y organizaciones no gubernamentales se interesaron también por los resultados de la encuesta.

Europa del sur:

-  **Grecia - 19 ciudades**

En su primera reunión nacional, la red griega ya consiguió atraer a 125 participantes, la mayoría de ellos representantes de autoridades regionales y locales, así como otros agentes implicados. Los representantes de estas autoridades han reconocido la importancia de los PMUS de cara a conseguir sus objetivos. Pero se enfrentan a barreras como la falta de personal especializado para su desarrollo, así como el hecho de que la mentalidad actual no favorece la participación pública en los procesos de toma de decisiones. El pasado mes la red celebró su segunda reunión nacional.

-  **Eslovenia - 7 ciudades**

En Eslovenia ENDURANCE coopera con la [Plataforma eslovena para un desarrollo sostenible](#), constituida en 2012. Está gestionada por el [Instituto de Planificación Urbana de la República de Eslovenia](#), quien coopera activamente con el Ministerio de Infraestructuras en la promoción de los PMUS y el desarrollo de redes de conexión entre ciudades. Para ello, la Plataforma organiza diversos [eventos](#) de formación y sensibilización cada año. El año pasado inició una serie de [sesiones de formación](#) para los encargados de desarrollar los PMUS. La Plataforma también edita un [boletín de noticias](#) cada seis meses e informa acerca de posibles [líneas de apoyo financiero](#) a la movilidad sostenible en ciudades y municipios eslovenos.

Europa occidental:

-  **Holanda - 10 ciudades**

Dado que todos los municipios holandeses están obligados por ley a desarrollar un plan de movilidad en la línea de los PMUS, la red holandesa se ha centrado fundamentalmente en la difusión de buenas prácticas en Europa y cómo hacer la transición desde la actual planificación de la movilidad a un PMUS 'de verdad'. La segunda reunión nacional fue retransmitida on-line, permitiendo que nueve representantes asistiesen virtualmente al evento ([ver retransmisión](#)).

-  **Austria - 8 ciudades**

La red austriaca se ha integrado con éxito en la existente red klimaaktiv mobil. De forma que ENDURANCE se encuentra en buenas manos y podrá beneficiarse de dicha red. Con el apoyo del programa "Gestión de la movilidad para ciudades, municipios y regiones" de klimaaktiv mobil, las ciudades austriacas está siendo animadas a desarrollar e implementar PMUS. Hasta ahora, ocho ciudades se han sumado activamente a la red. Dos ciudades más están a punto de incorporarse. Durante el proyecto ENDURANCE se ha puesto en marcha, en cooperación con el Ministerio de Medio Ambiente, un apoyo financiero adicional para el desarrollo de PMUS: actualmente el programa de financiación de klimaaktiv mobil menciona explícitamente la necesidad de alinear las medidas de gestión de la movilidad con las directrices sobre PMUS de Europa. Más aún, el programa contempla financiación extra para la combinación de diversas medidas, promoviendo una aproximación más holística. Por otro lado, en septiembre de 2015 tuvo lugar la segunda reunión nacional de PMUS, como parte de un evento de dos días denominado "Juntos dando forma a la transición energética y al

cambio de movilidad”, celebrado los días 17-18 de septiembre de 2015, organizado en cooperación con klimaaktiv mobil y el Ministerio de Medio Ambiente. La tercera reunión tendrá lugar a comienzos del próximo año en la zona oeste de Austria.

- **Alemania - 5 ciudades**

La red alemana comenzó su actividad con el análisis de los puntos en común y las diferencias entre los Verkehrsentwicklungsplan alemanes (planes de tráfico y transporte o VEP) y el enfoque europeo de PMUS. Aunque PMUS y VEP presentan más o menos el mismo grado de avance en la planificación de la movilidad y se presentan como casi idénticos, los PMUS van un poco más allá que los VEP en cuatro aspectos:

- una visión política en combinación con unos objetivos relativamente concretos que van más allá de un periodo electoral;
- un gran énfasis en asegurar un cierto nivel de movilidad en lugar de en medidas como la construcción de nuevas infraestructuras;
- un proceso de participación más ambicioso y continuado que involucra a un grupo de agentes más amplio;
- seguimiento y evaluación tanto de la parte estratégica del proceso de planificación como de la implementación de medidas.

Hasta ahora la red ENDURANCE ha organizado dos eventos, lo que ha permitido ofrecer información valiosa a muchos municipios alemanes trabajando en la planificación de su movilidad.

La red alemana recibió la solicitud de realizar la traducción al inglés de las directrices alemanas de planificación. El GIZ (Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional) las ha publicado bajo el título de „Recommendations for Mobility Master Planning“, disponibles para descarga [aquí](#). Hay más información disponible en la [web](#) desarrollada como parte de la iniciativa 'German Partnership for Sustainable Mobility'.

Combinaciones inteligentes de medidas



Para poder seleccionar una combinación inteligente de medidas para su PMUS, las ciudades deben contar con un marco estratégico sólido y una visión común (ver nuestro [quinto e-update](#) sobre la construcción de esa visión). De esta forma se podrán seleccionar las medidas que mejor satisfagan dicha visión y alcancen los objetivos previstos. En última instancia, las medidas seleccionadas deberán contribuir a mejorar la accesibilidad de la ciudad y de sus servicios, al tiempo que se mantiene o mejora la calidad de vida. En ocasiones, otros documentos de planificación estratégica pueden ayudar a seleccionar las medidas. En Budapest, Hungría, por ejemplo, el documento Conceptos de Desarrollo Urbano define la visión y prioridades para el desarrollo de la ciudad a largo plazo. Basándose en esos conceptos y en una amplia participación con agentes implicados, la ciudad desarrolló su PMUS, conocido como Balázs Mór Plan. Otro elemento clave en el proceso de planificación es un modelo de previsión de la demanda que de forma precisa refleja la demanda de movilidad y la oferta disponible para satisfacerla.



El PMUS de Budapest

Igual que los grandes platos no se cocinan con un solo ingrediente, un buen PMUS deberá incorporar una buena mezcla de medidas de diferente tipo: infraestructura, desincentivos económicos, regulación, comunicación, educación y sensibilización, servicios, etc. Algunas medidas deberán 'forzar' a los usuarios a dejar su coche, mientras que otras medidas deberán 'atraerlos' hacia los modos más sostenibles. Las medidas y políticas puestas en práctica deberán dirigirse a un amplio abanico de colectivos y referirse a todos los modos de transporte del conjunto de la aglomeración urbana, ya sean públicos o privados, de pasajeros o mercancías, motorizados o no motorizados.



Señalización de la nueva zona peatonal de Mariahilfer Straße en Viena. Foto de [Herzi Pinki](#) / CC BY-SA 3.0

Un buen ejemplo reciente – ampliamente debatido – lo encontramos en Viena, Austria. Cuando “[Innere Mariahilfer Straße](#)”, una de las principales calles comerciales, se convirtió en zona peatonal, no fue suficiente con solo restringir el paso de los coches. Además, se tuvo que poner en práctica todo un paquete de medidas para hacer la calle atractiva para los peatones. En algunos casos también fueron precisas medidas orientadas a los distritos vecinos. Y lo más importante, se modificaron los límites de velocidad en algunas calles paralelas que pudiesen servir de alternativa, para que el tráfico de paso de “[Mariahilfer Straße](#)” no migrase a dichas rutas.

CIVITAS: centrándose en paquetes integrados de medidas desde 2000

En el marco de la [iniciativa europea CIVITAS](#), se han identificado ocho categorías temáticas de medidas como elementos básicos de cualquier estrategia integral de movilidad sostenible. Cada ciudad, de acuerdo con sus prioridades locales, elige un conjunto de soluciones de movilidad de estas categorías:



CIVITAS in Szczecinek

- Combustibles y vehículos limpios
- Gestión de la movilidad
- Distribución urbana de mercancías
- Seguridad y protección del viajero
- Transporte colectivo de pasajeros
- Estrategias de gestión de la demanda
- Estilos de vida independientes del coche
- Sistemas telemáticos de transporte

A esta lista se han añadido **Planificación integrada** y **Participación pública** como elementos horizontales de gran importancia. Cualquier ciudad o profesional del transporte interesado en uno o varios de estos temas puede unirse al correspondiente **Grupo Temático CIVITAS** para mantenerse informado.

Generando opciones



Foto Trish Steel / CC BY-SA 2.0

En ocasiones las ciudades nos son conscientes del abanico de medidas a su disposición. Algunos estudios han demostrado un exceso de confianza en ideas preconcebidas a la hora de formular las políticas de movilidad urbana. Las ciudades tienden a concentrar esfuerzos en medidas del lado de la oferta, tales como la provisión de infraestructuras o la gestión; en lugar de medidas del lado de la demanda, tales como la regulación o la tarificación. En ocasiones no disponen de un enfoque sistemático al la hora de generar sus opciones y carecen de la experiencia necesaria para alcanzar sus objetivos. **KonSULT** es un portal web diseñado para suplir esas carencias. Su versión más reciente se ha desarrollado en el marco del **proyecto CH4ALLENGE** de la Comisión Europea. En ella se incluye un **Generador de opciones de medidas** y varias guías para planificadores y responsables de la toma de decisiones.

Más allá de las fronteras de sus países las ciudades pueden encontrar una enorme cantidad de buenas prácticas e inspiración. Aunque también es muy recomendable mirar a los casos de éxito nacionales, con los que en buena medida comparten contexto. Esta es la razón de ser de las redes **ENDURANCE** que con tanto empeño se están desarrollando en cada país miembro.

Toma de decisiones basada en evidencias



TIDE Impact Assessment Handbook

Otro de los problemas que pretende resolver KonSULT es la falta de evidencias acerca del resultado de las medidas y la dificultad para evaluar las medidas en términos de efectividad, aceptación y rentabilidad. Dado que las medidas de movilidad urbana pueden tener efectos indirectos en otras áreas urbanas, en el sistema de transportes y en sus usuarios, es esencial llevar a cabo una completa evaluación de los posibles impactos antes de decidir la 'receta'. De esta forma los planificadores pueden maximizar la efectividad de sus actuaciones y reducir los efectos negativos.

Muy a menudo los métodos de evaluación existentes permiten obtener los beneficios económicos de una medida, pero no el abanico más amplio de costes sociales, medioambientales y económicos (Fuente: **EVIDENCE common practice reader**). El manual **TIDE Impact Assessment Handbook** ha sido desarrollado con idea de ofrecer a las ciudades un método de evaluación que incluya los efectos cualitativos de las medidas, ya que los efectos cuantitativos por si solos no son capaces de revelar en toda su magnitud la contribución que una medida puede hacer al sistema de transportes. El método es igualmente aplicable a proyectos de menor escala en los que no es posible el desarrollo de análisis coste-beneficio completo. De manera similar, el **esquema de evaluación NISTO** pone a disposición de planificadores y responsables políticos una serie de métodos para evaluar proyectos de movilidad de pequeña escala en cuanto a su sostenibilidad, preferencias por parte de los agentes implicados, impactos sociales y consecución de los objetivos estratégicos planteados.



NISTO evaluation framework

También existen otras herramientas de apoyo a la evaluación de impactos, tales como:

- La **base de datos MaxEva** de proyectos de gestión de la movilidad
- La revisión de los beneficios económicos asociados a medidas de transporte sostenible llevada a cabo por el **proyecto EVIDENCE**
- La guía de la Comisión Europea sobre análisis coste-beneficio: **Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects for Cohesion Policy 2014-2020**

Próximas citas

- **Transport Ticketing & Passenger Information Global 2016**
26-27 enero 2016 – Londres, UK
www.transport-ticketing.com
- **Conferencia final de STARS, MOBI y PTP-Cycle**
18 febrero 2016 – Bruselas, Bélgica
www.eltis.org
- **IT-TRANS 2016**
1-3 marzo 2016 – Karlsruhe, Alemania
www.uitp.org/events/it-trans
- **20ª Conferencia Europea de Gestión de la Movilidad (ECOMM)**
1-3 junio – Atenas, Grecia
ecomm2016.com
[presentación de comunicaciones](#) fecha límite: 16 diciembre 2015!

Para más eventos, consulta el [calendario EPOMM](#).

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

[ECOMM 2016](#) [allinix](#) [feedback](#) [subscribe](#) [unsubscribe](#) [fullscreen](#) [news archive](#)