



GUÍA CIT-U-M

Movilidad Urbana



LA GUÍA DE CITUM

PARA PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA



NOTA INTRODUCTORIA

Este documento está preparado de acuerdo con del Formulario de la Red CITUM.

El material aportado ha sido proporcionado por la red de socios basados en:

- El Formulario aprobado
- El conjunto de especificaciones, discutidas y aprobadas colectivamente durante las reuniones del consorcio

Las ciudades socias de CITUM son:

Atenas Occidental (GR) – Socio Líder; Alexandroupolis (GR); Catania (IT); Csepel (HU); Kalisz (PL); Lárnaca (CY); Sevilla (SP); Szekszard (HU); Valladolid (SP); Valetta (MT)

Editado por:

Konstantinos N. Petrakis

Experto Temático de la Red CITUM

Aprobado por:

Moskos P. Diamantopoulos

Gestor del Proyecto de la Red CITUM

Diseño y Producción:

Trama Gestión, S.L.

© *El Consorcio de CITUM, junio 2007*

Dep.Legal: CO-1510/07

1. INTRODUCCIÓN	11
1.1. BREVE VISIÓN DE CONJUNTO DEL PROYECTO CITUM	11
1.1.1. BREVE DESCRIPCIÓN	11
1.1.2. ESTRATEGIA, OBJETIVOS Y MISIÓN DE LA EXPOSICIÓN	11
1.2. MARCO DE REFERENCIA CITUM.....	13
1.2.1. TEMA A: INTERFAZ DE MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN URBANA/DESARROLLO	14
1.2.2. TEMA B: EVALUACIÓN DE PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA.	16
1.2.3. TEMA C: PROMOCIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA ALTERNATIVAS	17
1.2.4. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA	18
1.3. SOBRE ESTE DOCUMENTO.	19
2. PERFIL	23
2.1. VISIÓN DE CONJUNTO DEL CONSORCIO CITUM	23
2.2. ALEXANDROUPOLIS, GR.....	23
2.2.1. PERFIL URBANO	23
2.2.2. PERFIL DE MOVILIDAD	24
2.3. CATANIA, IT	25
2.3.1. PERFIL URBANO	25
2.3.2. PERFIL DE MOVILIDAD	26
2.4. CSEPEL, HU	27
2.4.1. PERFIL URBANO	27
2.4.2. PERFIL DE MOVILIDAD	28
2.5. KALISZ, PL	29
2.5.1. PERFIL URBANO	29
2.5.2. PERFIL MOVILIDAD.....	30
2.6. LÁRNACA, CY.....	31
2.6.1. PERFIL URBANO	31
2.6.2. PERFIL DE MOVILIDAD	32
2.7. VALLADOLID, ES.....	33
2.7.1. PERFIL URBANO	33
2.7.2. PERFIL DE MOVILIDAD	34

2.8. VALLETTA, MT	35
2.8.1. PERFIL URBANO	35
2.8.2. PERFIL DE MOVILIDAD	36
2.9. ATENAS OCCIDENTAL, GR	37
2.9.1. PERFIL URBANO	37
2.9.2. PERFIL DE MOVILIDAD	38
3. TEMA A: INTERFAZ DE MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN/ DESARROLLO URBANO	41
3.1. ESTUDIOS DE CASOS RELATIVOS AL TEMA	42
3.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE VALLETTA: DESARROLLO ORIENTADO AL TRÁNSITO	42
3.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE VALLADOLID: COMPARTIR COCHES PARTICULARES, APARCAMIENTO GRATUITO	49
3.2. LEGISLACIÓN O MOTIVACIÓN ADMINISTRATIVA [A1]	52
3.3. PROCEDIMIENTOS [A2]	56
3.4. TIPOS DE REFERENCIAS UTILIZADAS [A3]	60
3.5. CONSECUENCIAS DE LOS PROCEDIMIENTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN [A4]	62
3.6. INFORMACIÓN DE LA VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA PLANIFICACIÓN [A5]	64
3.7. PROCEDIMIENTOS DE RESPUESTA/ADAPTACIÓN EN CASO DE IMPACTO NEGATIVO [A6]	67
3.8. INFLUENCIA DE LA INTERVENCIÓN SOCIAL [A7]	69
3.9. VARIACIÓN DEBIDA A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO [A8]	71
4. TEMA B: EVALUACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOBILIDAD URBANA	75
4.1. ESTUDIOS DE LOS CASOS RELATIVOS AL TEMA	76
4.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE ATENAS OCCIDENTAL- PROCESO DE EVALUACIÓN DEL EJE CENTRAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE (CAST)	76
4.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE ALEXANDROUPOLIS - ESTUDIO DEL TRÁFICO Y DEL TRANSPORTE.....	76
4.2. LEGISLACIÓN Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS [B1]	86
4.3. EL CONTEXTO DE LA EVALUACIÓN [B2]	90

4.4. LAS METODOLOGÍAS DE LA EVALUACIÓN [B3]	91
4.5. INFORMACIÓN UTILIZADA EN EL PROCESO DE EVALUACIÓN [B4]	93
4.6. EVALUACIÓN EX ANTE Y ACEPTACIÓN SOCIAL [B5]	95
4.7. PODER DE APRENDIZAJE DEL PROCESO DE EVALUACIÓN [B6]	96
4.8. IMPLEMENTACIÓN DE LA MONITORIZACIÓN [B7]	98
4.9. EVALUACIÓN EX POST Y CUMPLIMIENTO [B8]	101
4.10. AJUSTANDO LAS PREVISIONES Y EL CUMPLIMIENTO REAL DEL SISTEMA [B9]	102
5. TEMA C: PROMOCIÓN DE SOLUCIONES ALTERNATIVAS DE LA MOVILIDAD URBANA	105
5.1. ESTUDIOS DE CASOS RELATIVOS AL TEMA	106
5.1.1. ESTUDIO DEL CASO CSEPEL - ALGUNOS MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS ESPECIALES	106
5.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE ATENAS OCCIDENTAL- EL EJE CENTRAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE (CAST).....	114
5.2. ÁMBITO DEL CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN [C1]	118
5.3. IMPORTANCIA DE LAS ALTERNATIVAS [C2]	129
5.4. POTENCIAL DE LAS ALTERNATIVAS [C3].....	130
5.5. SOSTENIBILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS [C4]	132
5.6. ÉXITOS Y FRACASOS DE LAS ALTERNATIVAS [C5].....	134
5.7. REQUERIMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS [C6]	136
6. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA	143
6.1. ESTUDIOS DE LOS CASOS RELATIVOS AL TEMA	143
6.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE CSEPEL - COOPERANDO CON LOS RESIDENTESS EN LA SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS DE APARCAMIENTO DE UNA URBANIZACIÓN	143
6.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE KALISZ - PARTICIPACIÓN EN EL PROCESO DE LA INTRODUCCIÓN DE BILLETES ELECTRÓNICOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	149
6.2. IMPORTANCIA [D1]	155
6.3. MARCO DE TRABAJO INSTITUCIONAL / LEGAL [D2]	159
6.4. ASPECTOS Y PROCEDIMIENTOS [D3]	161

6.5. EL PAPEL DE LA INFORMACIÓN Y DE LA PUBLICIDAD [D4]	163
6.6. EFECTOS SOBRE EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN [D5]	165
6.7. PODER DE APRENDIZAJE [D6]	168
7. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS.....	173
7.1. TEMA A: INTERFAZ MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN URBANA/DESARROLLO	173
7.2. TEMA B: EVALUACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA	175
7.3. TEMA C: PROMOCIÓN OF SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA ALTERNATIVAS	177
7.4. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA	179
7.5. UNA VISIÓN DE CONJUNTO FINAL.....	180

PRÓLOGO

*Escrito por Moskos P Diamantopoulos, arquitecto-ingeniero, urbanista,
Gestor del Proyecto CITUM.*

Una de las etapas más agitadas y desafiantes de mi trayectoria profesional ha sido el período transcurrido entre setiembre del 2005 y el momento actual (mayo 2007) debido al proyecto CITUM que he tenido el honor y el placer de dirigir en mi calidad de Gestor del Proyecto.

El proyecto CITUM es una red de ciudades europeas que se caracterizan por conformar una importante variedad de aspectos: tamaño, ubicación, aspectos socio-políticos, estructura de gobierno e historia urbana. Sin embargo, todas las ciudades socias de CITUM tienen un aspecto común importante: todas tienen que hacer frente a desafíos y problemas similares en su esfuerzo por planificar y gestionar la movilidad urbana sin tener en cuenta la naturaleza de los temas específicos. Los problemas comunes se ocupan de las oportunidades limitadas que disponen cuando intentan planear y gestionar la movilidad urbana de acuerdo con las necesidades y los requerimientos de los ciudadanos. A pesar de su empeño y ambiciones, las autoridades locales y los urbanistas tienen que hacer frente a numerosos restricciones y limitaciones en términos de:

- Estructuras administrativas y contextos.
- Recursos humanos, técnicos y financieros.

Una de las formas más eficaces de gestionar las limitaciones y restricciones es a través del intercambio de experiencia. Esta ha sido la principal motivación para aplicar el proyecto CITUM cuando se lanzó la Convocatoria para Propuestas UR-BACT. El aprender de los éxitos, fracasos, satisfacciones y frustraciones unos de otros es un buen medio para seguir y avanzar reconocido por todos los socios.

Después de 19 meses de sincera y cordial discusión los socios de CITUM están preparados para profundizar con sus colegas de todas las ciudades europeas sobre los resultados de su esfuerzo colectivo, que es la presente Guía CITUM para las Prácticas de Movilidad Urbana. Inicialmente el documento previsto se denominó "Guía de las Buenas Prácticas de CITUM" con referencia al Formulario del proyecto aprobado. Siguiendo el proceso que llevó a su creación, este documento

no pudo enfocarse únicamente en las buenas prácticas, porque una importante parte del material base que refleja el estado de la práctica en las ciudades de los socios se relacionan con prácticas no tan buenas, no realizadas o incompletas. Por lo tanto, el título se tenía que adaptar al contenido de este documento. Esperamos que el documento actual permita a nuestros colegas, políticos, urbanistas y ciudadanos de toda Europa identificar su realidad cotidiana en sus capítulos, que piensen sobre lo que sus colegas en CITUM hacen o no hicieron, y finalmente, obtener una serie de ideas útiles de nuestros éxitos y fracasos.

En nombre del consorcio de CITUM deseo agradecer al Secretariado de URBACT por su apoyo continuo a lo largo de todo el ciclo de vida del proyecto. Agradecer de manera especial a Adele Bucella (funcionaria del proyecto CITUM), a Maarten van Bemmelen y a Pauline Goeghagen (expertos de URBACT que apoyaron nuestro proyecto con sus ideas) y por último pero por ello no menos importante, agradecer a Jean-Loup Drubigny (Director del Secretariado de URBACT) que hizo este maravilloso viaje posible.

El consorcio CITUM desea dedicar este documento a la gente de nuestras diez ciudades que proporcionan a todos nosotros la motivación de seguir adelante.



1. INTRODUCCIÓN

1.1. BREVE VISIÓN DE CONJUNTO DEL PROYECTO CITUM

1.1.1. BREVE DESCRIPCIÓN

CITUM es uno de los proyectos del Programa URBACT, cofinanciado por la Comisión Europea.

El proyecto CITUM tiene como objetivo demostrar cómo pueden abordarse los problemas de movilidad locales a través de un procedimiento abierto de concertación democrática que implica la participación activa de los usuarios afectados, por ejemplo, las PYMES locales y la fuerza laboral, autoridades locales y residentes que se desplazan, especialmente dentro de las áreas urbanas marginadas en conexión con la centralidad y sostenibilidad urbanas.

La red CITUM establece con intensidad el tema del “Transporte y el Medio Ambiente”, dentro de un contexto de autoridad local, referido a la planificación e implementación de prácticas eficaces de movilidad y gestión del tráfico basadas en las buenas prácticas europeas, y en el potencial de las nuevas tecnologías. Además, se busca mucho la capacidad de las autoridades locales de activar, sensibilizar, estimular y coordinar el proceso de implementación y a los muchos interesados.

1.1.2. ESTRATEGIA, OBJETIVOS Y MISIÓN DE LA EXPOSICIÓN

» [Exposición de la misión](#)

La Exposición de la Misión de CITUM, como se muestra en el formulario del proyecto aprobado por el Secretariado de URBACT, se presenta más abajo:

Elaborar y difundir un marco de trabajo común para la planificación, la implementación y la gestión de las medidas y políticas de movilidad urbana que tengan en cuenta las sensibilidades sociales y las restricciones que se dan en las ciudades europeas con problemas de movilidad similares, a través del intercambio y de la valoración común de las experiencias de los socios.

» Objetivos

El consorcio CITUM ha establecido los siguientes objetivos para su trabajo común e individual dentro del proyecto:

- Identificar los logros, por una parte y los problemas y barreras, por otra, de las ciudades europeas por lo que se refiere a los temas principales de la planificación de la movilidad urbana dentro de la perspectiva de cualquier enfoque de planificación urbana integrada.
- Analizar los métodos actuales y procesos considerando la Gestión del Sistema de Transporte Urbano (UTSM) como una herramienta para el desarrollo urbano centrándolo en la experiencia de los participantes en los programas URBAN, UPP y programas relacionados, utilizando una forma habitualmente acordada. Esto se conseguirá a través de una serie de estudios de casos propuestos por los socios del proyecto y acordados en común como representativos del contexto bajo estudio. Este trabajo se ha de llevar a cabo (a) por cada participante de manera separada, basado en un plantilla común desarrollada por el experto del proyecto y (b) por los grupos temáticos en los que los participantes deberían estar representados basados en los intereses expresados por cada uno.
- Llevar a cabo una encuesta cross-city, considerando los temas principales de la planificación de la movilidad urbana para enriquecer la base del conocimiento del proyecto y dar validez al caso existente, los estudios de los casos elaborados dentro de la red.
- Desarrollo de un marco común de referencia para evaluar los logros, fracasos riesgos y oportunidades.
- Organizar talleres para presentar y discutir los resultados de la valoración llevada a cabo (a) en cada ciudad participante y (b) el conjunto. Resultado: lecciones aprendidas y temas que surgen.
- Identificar y sugerir nuevos enfoques para aumentar la conciencia de los ciudadanos, el interés y la activación para diferentes contextos, de manera individual y en grupo. Quién decide y cómo –procedimientos democráticos (gobierno frente a forma de gobierno)- la participación ciudadana.
- Producir una Guía para las Prácticas de Movilidad Urbana, basada en los estudios de los casos implicados y el resultado de la encuesta cross-city, discutirse con las asociaciones de las autoridades locales, las autoridades centrales, y las ONG en los respectivos países de los participantes así como los organismos afectados a nivel europeo.
- Organizar una conferencia a nivel europeo para presentar y discutir los resultados de las actividades llevadas a cabo a todos los niveles. Resultado: Manual Paneuropeo para la Planificación y Gestión de la Movilidad para los ciudadanos que presentará las actas del congreso final.

» Estrategia

La estrategia del proyecto CITUM comprende la implicación de los principales interesados (usuarios intermedios y finales) de planes de movilidad directamente en sus actividades de modo que sus puntos de vista estén claramente reflejados en el resultado del proyecto. Para alcanzar esto, (a) los representantes de los usuarios serán invitados a participar en las reuniones del proyecto y presentar sus puntos de vista sobre los temas discutidos ahí, y, (b) las actitudes y expectativas de los usuarios y de los que no lo son serán abordadas durante las encuestas mencionadas anteriormente arriba (con referencia a los objetivos del proyecto), los resultados de los cuales serán valorados e incorporados dentro de los procedimientos y resultados del proyecto.

La amplia difusión del resultado del proyecto para los representantes de los grupos sociales facilitará su implicación y asegurará un diálogo abierto y democrático entre los usuarios y los artífices de las decisiones y de la política.

1.2. MARCO DE REFERENCIA CITUM

El dominio de la movilidad urbana es muy amplio y las interfaces con un espectro aún más amplio de dominios relacionados con las realidades urbanas. Este dominio es el principal objetivo de de muchos trabajos en marcha, donde miles de políticos, ciudadanos, académicos, urbanistas, asesores, y gestores europeos emplean un esfuerzo considerable.

La necesidad de un enfoque de planificación más integrado ha llevado la consorcio de CITUM a concentrarse en las controversias, lagunas y cuellos de botella de la planificación diaria y de la práctica de la gestión.

La selección temática ha sido así dictada por muchos factores, como se indica a continuación:

- El Programa URBACT está dedicado a la ciudad y a sus problemas de todo tipo, haciendo énfasis en lo social y en el aspecto de planificación. URBACT aborda temas técnicos, tecnológicos financieros a un menor alcance; esos temas se abordan dentro de un ámbito contextual más amplio si son necesarios acompañamientos de los principales temas de atención.
- CITUM opera dentro del interfaz de movilidad urbana con los aspectos sociales y de planificación. Por lo tanto, nuestro enfoque no se encuentra en el núcleo de la movilidad como un dominio técnico pero, sin embargo, es entre bastidores donde se encuentran las interfaces, para (i) responder mejor a los requerimientos de URBACT, y (ii) se comuniquen mejor con los proyectos socios.
- Los cuatro temas elegidos para un análisis más profundo por el equipo de trabajo están entre los más críticos y controvertidos en la sociedad urbana contemporánea. Los cuatro temas seleccionados reciben diariamente una gran parte del interés de los medios de comunicación y de los ciudadanos.

El documento por ello se encara con temas a los que los europeos interesados se enfrentan en su esfuerzo por alcanzar soluciones rigurosas más sostenibles y eficaces, dentro de un marco de referencia que abarque la planificación urbana integrada, las preocupaciones sociales y los enfoques exhaustivos. Por lo tanto los temas elegidos son (a) la interfaz entre movilidad y planificación espacial, (b) evaluación y control, (c) promoción de soluciones alternativas de movilidad urbana, y (d) participación ciudadana.

La contribución de CITUM al dominio tiene como objetivo el estado de la práctica. De manera más específica, CITUM se centra en cuatro Temas específicos relacionados con la movilidad que, de acuerdo con los socios de CITUM y la Comunidad más amplia de URBACT, merecen un énfasis más particular. Estos temas son los siguientes:

- **TEMA A:** INTERFAZ DE LA MOVILIDAD URBANA Y EL DESARROLLO/ PLANIFICACIÓN URBANA.
- **TEMA B:** EVALUACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA.
- **TEMA C:** PROMOCIÓN DE SOLUCIONES ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA.
- **TEMA D:** PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA.

Los temas CITUM son estimulantes pero, claramente no agotan la larga lista de temas relacionados con la movilidad que son merecedores de una investigación en profundidad. El proyecto, por ello, es solo un punto de partida de un esfuerzo más ambicioso iniciado por sus diez participantes, cuyo objetivo se extiende más allá del proyecto hasta un foro más consolidado de intercambio y diálogo.

A continuación tenemos aquí un esbozo conciso del marco de trabajo conceptual que muestra la visión de CITUM en cada uno de los cuatro Temas.

1.2.1. TEMA A: INTERFAZ DE MOBILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN URBANA/ DESARROLLO

La interacción entre el transporte y el desarrollo urbano ha sido tradicionalmente un tema complejo. Hasta la fecha, el dominio está dominado por dos extremos, por ejemplo:

- (a) Uno muy complejo basado en un modelo y el enfoque escaso de datos apropiado únicamente para la investigación académica, y
- (b) Un enfoque "periodístico" simplista basado en la experiencia profesional así como en la observación no sistemática.

En los últimos años se ha realizado un esfuerzo considerable hacia un enfoque integrado que abarque tanto la movilidad urbana como el desarrollo urbano dentro de un contexto de planificación más o menos coherente. Una de las principales dificultades para llevar a cabo tal esfuerzo, es la necesidad de datos relevantes que requieren considerables recursos materiales y humanos que la mayoría de las autoridades locales no pueden sufragar. Como consecuencia, la práctica actual en la mayoría de las ciudades europeas depende del contexto convencional, según el cual la interacción entre la movilidad urbana y la planificación /el desarrollo urbano se contemplan de un modo u otro, por ejemplo o los efectos de una práctica relacionada con la con la movilidad sobre el medio ambiente urbano o los efectos de la práctica de un desarrollo urbano sobre la movilidad urbana.

Teniendo en cuenta las limitaciones y realidades anteriores, así como un contexto más amplio del Programa URBACT la red CITUM se centra en aspectos institucionales y de procedimiento de la interacción entre la movilidad urbana y el desarrollo. Tal opción implica que la valoración del contexto institucional y de procedimiento que se encuentra en las ciudades de hoy en día pudiera proporcionar información específica como:

- (a) Las buenas y no tan buenas prácticas.
- (b) Los problemas que inhiben un enfoque más integrado.
- (c) Las necesidades resultantes.

Como resultado de la falta de evidencia práctica, CITUM está restringida únicamente al nivel contextual. Claramente, en CITUM se valora el marco de trabajo contextual dentro del que la interacción entre la movilidad y el desarrollo se aborda en la planificación urbana, centrándose en el concepto de un enfoque de planificación urbano integrado.

Principales temas que merece la pena investigar:

- A1. Legislación o motivación administrativa con respecto a la valoración del impacto de (a) movilidad en el desarrollo y (b) desarrollo en la movilidad.
- A2. Procedimientos adoptados para la valoración de la interacción entre la movilidad y el desarrollo.
- A3. Tipos de referencia utilizada.
- A4. Consecuencias de lo procedimientos sobre la planificación.
- A5. Información de la valoración del impacto sobre la planificación.
- A6. Procedimientos de respuesta / adaptación en caso de impacto negativo.
- A7. Influencia de la intervención social.
- A8. Variación debida a la implicación del sector privado.

1.2.2. TEMA B: EVALUACIÓN DE PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA

Uno de los temas más importantes en la planificación y gestión de movilidad urbana contemporánea es la evaluación de las prácticas de movilidad urbana.

La evaluación es el **proceso** por el que el **impacto** (efectos) de una práctica se valora con respecto a aquellos **actores** (grupos sociales, instituciones, grupos de individuos) que se benefician o sufren el impacto.

El impacto de una práctica se percibe a través de los cambios, positivos o negativos, resultantes de la práctica **sobre el medioambiente** (natural, edificado, social y económico).

La evaluación puede llevarse a cabo bien en la etapa de diseño/ planificación (evaluación *ex ante*) o bien después de la implementación (evaluación *ex post*) de una práctica.

La **evaluación ex ante** de una práctica lleva a la selección de lo MEJOR entre las soluciones alternativas disponibles o factibles.

La **evaluación ex post** de una práctica muestra hasta qué punto los objetivos de la práctica se han satisfecho, si y hasta qué punto el impacto previsto se ha realizado y a menudo conduce a acciones correctoras dependiendo de su resultado. En términos generales, la evaluación *ex post* es un proceso de gran importancia política y, por lo tanto, a menudo es evitado o cortocircuitado por razones obvias.

La evaluación en curso no se aborda en CITUM debido a que este tipo de evaluación está restringida a proyectos físicos y no se aplica a un número mayor de prácticas de movilidad urbana como las de tráfico o gestión de la demanda, etc.

Basada en los postulados anteriores la red CITUM tiene como objetivo la discusión de:

- Qué prácticas de movilidad urbana está sujetas o no a la evaluación (**contexto**).
- En qué contexto de prácticas de movilidad urbana están valoradas (**motivación y procedimientos**).
- Cómo se valoran las prácticas de movilidad urbanas (**métodos**).
- La influencia del proceso de evaluación en la planificación global y el proceso de implementación (**resultados**).

Principales temas que merece la pena investigar:

- **B1.** Legislación y procedimientos administrativos que gobiernan la evaluación de las prácticas de movilidad urbana.
- **B2.** El contexto de evaluación: qué prácticas de movilidad son o no sujeto de evaluación.

- B3. Las metodologías de evaluación.
- B4. La información utilizada en el proceso de evaluación.
- B5. Evaluación *Ex ante* y aceptación social.
- B6. Poder de aprendizaje del proceso de evaluación.
- B7. Control de la implementación.
- B8. Evaluación *Ex post* y cumplimiento.
- B9. Ajustando previsiones y cumplimiento real del sistema.

1.2.3. TEMA C: PROMOCIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA ALTERNATIVAS

Para asegurar unos antecedentes metodológicos y conceptuales sólidos, el término “*Alternativo*” se utiliza en contraste con las opciones mayoritarias actuales en Europa (infraestructura de carreteras, tráfico convencional y gestión del aparcamiento, infraestructura del aparcamiento e infraestructura del transporte público convencional como las del rail, autobuses y trolebuses). En cualquier caso, este es un tema con muchas definiciones: en una ciudad en concreto, una nueva práctica de movilidad considerada como alternativa puede ser una práctica común en otra ciudad.

Por lo tanto, las siguientes Soluciones de Movilidad Urbana describen el contexto de “*Alternativas*”:

- (I). Caminar;
- (II). Ir en bici;
- (III). Políticas “blandas” (tales como gestión de la demanda, control de zona de acceso, campañas de promoción/concienciación, etc.);
- (IV). IT (informática)- medidas y políticas en las que se basan;
- (V). Modos de transporte utilizando Fuentes de Energía Renovable (RES) tales como combustibles alternativos, vehículos eléctricos etc.;
- (VI). Modos de transporte urbano no-convencionales que realmente actúan como alternativas a los mayoritarios;

Principales temas que merece la pena investigar:

- C1. ¿Son las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas una preocupación importante en la planificación y la gestión de la movilidad urbana? (experiencia real y perspectivas para el desarrollo ulterior).
- C2. ¿Son las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas una alternativa seria a los modos mayoritarios dominantes o son un esfuerzo marginal, basado en su cumplimiento hasta la fecha?.

- C3. ¿Cuál es el potencial de las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas para mejorar la movilidad urbana de todos los grupos de usuarios, incluyendo a los discapacitados?
- C4. ¿Conducen las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas hacia una mayor sostenibilidad en la movilidad urbana o tiene efectos limitados?
- C5. ¿Cuáles son las principales razones para los éxitos, y respectivamente, los fracasos identificados hasta la fecha?
- C6. ¿Están dispuestos los ciudadanos a adoptar Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas y bajo qué condiciones?

1.2.4. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOBILIDAD URBANA

La participación ciudadana es un componente vital de planificación democrática. Puesto que la movilidad urbana posee una importancia cada vez mayor en la ciudades europeas, la consideración de los socios de CITUM se centra en asegurar que la voz y actitudes de los ciudadanos se debidamente tenida en cuenta con el fin de asegurar que las decisiones de las autoridades locales en el asunto se vuelvan más realistas y eficaces y, por lo tanto, más implementables.

Durante el trabajo dentro de CITUM habitualmente se estuvo de acuerdo en que la participación de los ciudadanos requiere que la información que se proporciona a los ciudadanos debe ser más exhaustiva y al tiempo más simple. La información es resultado de los estudios de diseño y evaluación llevados a cabo y, por lo tanto, proporcionada. Para que sea difundida a los ciudadanos, la información se maneja por las autoridades y por su personal. Este proceso incurre en que están interfiriendo dos filtros los que crean el estudio (generadores del estudio) y los receptores de ese estudio (los ciudadanos):

- **El filtro técnico**, por ejemplo, los informes y mapas técnicos entregados a las autoridades por los autores de los estudios, y
- **El filtro político**, por ejemplo, la información material, oral impresa o electrónica, que es difundida a los ciudadanos invitados a los procedimientos de participación. El punto de vista de CITUM es que esos dos filtros habitualmente son muy fuertes y tienen como resultado una deformación de la información real antes de que alcance a sus receptores. La deformación es deliberada o no. La deformación deliberada está a menudo relacionada con consideraciones políticas y con los diversos intereses que interfieren el proceso de planificación, mientras que la deformación no deliberada se debe a la falta de cultura y conocimiento o medios incompleto del comportamiento real y el impacto de las prácticas de movilidad que se están estudiando.

La investigación del tema llevada a cabo en CITUM tiene como objetivo identificar (a) la naturaleza de los filtros anteriormente mencionados en la práctica del mundo real, (b) sus orígenes específicos y causas, y (c) los requerimientos y formas para mejorar.

Los principales temas que merecen la pena investigar:

- D1. ¿Es un tema importante la participación ciudadana? en la planificación de la movilidad?.
- D2. ¿Deriva la participación ciudadana de un marco de trabajo institucional /legal correspondiente en vigor?.
- D3. ¿Cuáles son los aspectos principales y los procedimientos adoptados?.
- D4. ¿Cuál es la contribución de la información y de la publicidad en la consecución de la participación ciudadana efectiva?.
- D5. ¿Cuáles son los efectos que resultan de la participación ciudadana real en la planificación global y en el proceso de implementación considerando las prácticas de movilidad urbanas?.
- D6. ¿Lleva la participación del ciudadano a mejores decisiones?.

1.3. SOBRE ESTE DOCUMENTO

La Guía de la Buenas Prácticas de CITUM es el producto de un apasionante esfuerzo que está preparado de manera colectiva por 27 urbanistas europeos de 8 ciudades europeas. Los autores intentaron reflejar no solo sus experiencias personales y opiniones, sino la esperanza de que este documento represente los puntos de vista de las docenas de representantes políticos y de ciudadanos que participaron en las 10 reuniones mantenidas a lo largo de la vida del proyecto.

El documento se basa en dos corrientes de trabajo consecutivas:

- I. Un conjunto de estudios de casos producidos por las ciudades de CITUM (ver Anexo 2)
- II. La valoración de las respuestas a las cuatro encuestas basadas en plantillas que fueron llevadas a cabo a través de las ciudades de (ver Anexo 2).

De ninguna manera es representativa de la más variada y compleja realidad europea; sin embargo representa el estado de la práctica en ocho ciudades de CITUM de una manera muy clara y transparente.

El documento se produjo a través de un procedimiento interactivo coordinado por el Experto Temático de CITUM. El Experto Temático diseñó las guías

(plantillas) de cada caso de estudio y los bocetos de las plantillas de cada encuesta temática a través de la ciudad, encuesta que entonces fue discutida, *in vivo* o utilizando las facilidades del e-mail, con las ciudades representativas antes, durante y después de las reuniones técnicas de CITUM. Los urbanistas llenaron las plantillas consolidadas (tanto para los casos de estudio como para las encuestas) con información que refleja su conocimiento y percepciones sobre áreas geográficas más amplias de sus respectivas ciudades. Cumplimentaron el formulario de las plantillas utilizando el material en bruto sobre el que se ha creado de manera gradual el presente documento utilizando el mismo proceso iterativo que el del diseño de las guías y de las plantillas, concretamente, el Experto Temático preparó versiones de bocetos consecutivos que fueron discutidos en grupo hasta esta versión consolidada final.

La Guía de CITUM para las Prácticas de Movilidad Urbana comprende 7 capítulos principales:

- El **Capítulo 1** proporciona una introducción a CITUM, concretamente (i) una breve panorámica del proyecto, (ii) el resumen de su marco de referencia y los cuatro temas alrededor del que está estructurado el trabajo, y (iii) una guía de navegación para todo el documento.
- El **Capítulo 2** proporciona un perfil de movilidad y urbano conciso de la ciudad de los socios de CITUM para permitir una mejor comprensión de su aportación reflejada en los capítulos posteriores.
- Los **Capítulos 3** al 6 tienen una estructura común. Cada capítulo presenta los principales hallazgos del trabajo del colectivo relacionado llevado a cabo a lo largo del todo el proyecto (estudios de los casos y encuesta a través de la ciudad). En concreto, cada uno de esos capítulos presenta un resumen conciso de los estudios de casos más destacados seguido por una presentación detallada de los hallazgos entre los principales temas de interés. En concreto: El Capítulo 3 se centra en el interfaz entre la Movilidad Urbana y el Desarrollo y la Planificación Urbana.
- El **Capítulo 4** se centra en la Evaluación de las Prácticas de Movilidad Urbana.
- El **Capítulo 5** se centra en la Promoción de las Soluciones Alternativas de la Movilidad Urbana.
- El **Capítulo 6** se centra en la Participación Ciudadana en la Gestión y Planificación Urbana.
- El **Capítulo 7**, finalmente, presenta las conclusiones y sugerencias del trabajo punto de referencia clasificado por temas así como aquellos de mayor ámbito e interés.

La naturaleza colectiva de este trabajo induce a que todos aquellos que han contribuido a él se les mencione de manera clara.

Por último pero no menos importante, el Anexo 1 presenta el resumen en bruto de la encuesta cross-city ciudad, mientras que el anexo 2 muestra una guía para los Casos de Estudio de CITUM, que se presentan en detalle en otro documento CITUM, el "Compendio de los Casos de Estudio de CITUM" que se espera que está listo en Julio 2007.

La Guía para las Prácticas de Movilidad Urbana de CITUM ha sido un viaje maravilloso realizado a partir de una fructífera discusión en la que el nuevo conocimiento estuvo circulando de manera intensiva y continua entre sus pasajeros. Este juego múltiple ha creado sólidos vínculos de amistad dentro del grupo, al tiempo que ha generado mayores ambiciones para crear un foro más sostenible que desea dar la bienvenida a nuevos amigos con el fin de (a) promover los principios de movilidad urbana sostenible y (b) identificar nuevas y mejoradas maneras que harían la práctica de todos los días más eficaz y beneficiosa para la sociedad urbana en Europa.

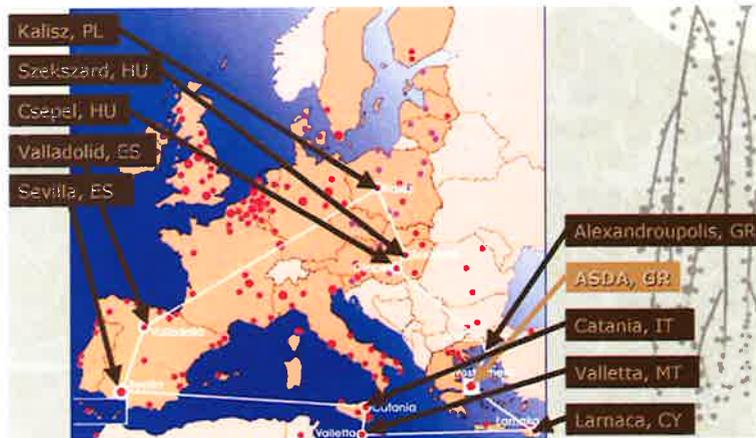


2. PERFIL

2.1. VISIÓN DE CONJUNTO DEL CONSORCIO DE CITUM

El Consorcio de CITUM está compuesto de 10 ciudades europeas, en concreto Atenas Occidental (Grecia, Socio Líder), Alexandroupolis (Grecia), Catania (Italia), Csepel (Hungría), Kalisz (Polonia), Lárnaca (Chipre), Sevilla (España), Szekszárd (Hungría), Valladolid (España) y Valletta (Malta).

La Guía de las Buenas Prácticas de CITUM está basada en las contribuciones de ocho de los diez participantes cuyos perfiles urbanos y de movilidad se proporcionan a continuación para una mejor comprensión de los antecedentes del trabajo presente.



2.2. ALEXANDROUPOLIS GR

2.2.1. PERFIL URBANO

Alexandroupolis es la capital de la Prefectura de Evros, al noreste de Grecia, limita al Este con Turquía y al Norte con Bulgaria. La ciudad está construida sobre una llanura y está delimitada por Colinas a los lados oeste, norte y este por el Thrakiki Open Sea en el sur y por el Delta del río Evros al sureste. La ciudad se extiende linealmente y en paralelo al mar.

Alexandroupolis es la primera ciudad y un nudo de transporte de Europa hacia el Este, combinando el puerto y el tren con el aeropuerto y la autopista "Egnatia", que es el mayor logro griego en carreteras.

Su población alcanza los 48.885 residentes, según el censo del 2001. La población de la ciudad se incrementó en un 29% entre 1991 y 2001.

Las principales actividades en la ciudad incluyen la administración, pequeña industria, comercio, turismo y otros servicios terciarios.



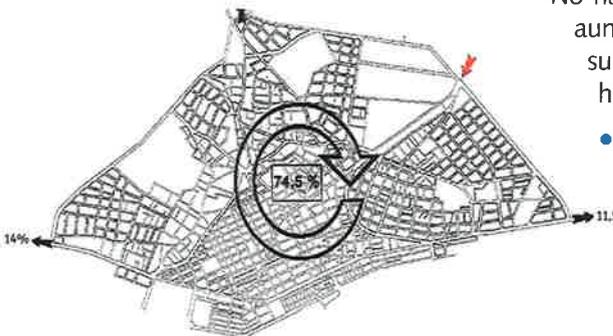
2.2.2. PERFIL DE MOVILIDAD

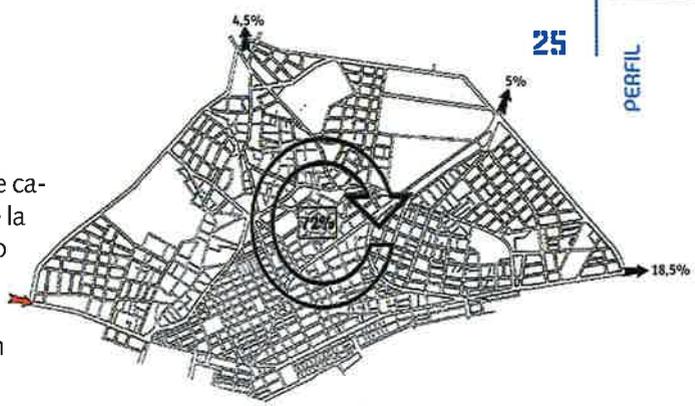
Alexandroupolis, como la mayoría de las ciudades griegas, no pudo hacer frente, con cohesión, en el marco de una planificación urbana y de transporte, al rápido crecimiento residencial, al incremento de la población y como consecuencia al número de vehículos. Por ello, la ciudad de repente tuvo que enfrentarse a múltiples problemas de tráfico y medioambientales que influyen de manera negativa, la calidad de vida.

La planificación relacionada con la movilidad y la gestión están dirigidas por el Ayuntamiento mientras proyectos que implican a la construcción (como por ejemplo de calles), son llevadas a cabo principalmente por la Prefectura.

Los principales problemas son los siguientes:

- Falta de carretera de circunvalación que recoja el tráfico por lo que atraviesan el centro de la ciudad un gran volumen de tráfico
- Las líneas de ferrocarril que aún atraviesan el centro de la ciudad.
- Infraestructuras escasas para los peatones: únicamente están implementados un pequeño número de áreas de peatones pero sin formar una red; sólo se encuentran en una pequeña parte de la red de calles, aceras bien diseñadas y suficientes.
- No hay infraestructuras para las bicicletas, aunque la ciudad es muy apropiada para su uso (Terreno llano, estructura urbana hipodámica)
- Aplicación insuficiente de las regulaciones de tráfico dando como resultado cruces inseguros, aparcamiento ilegal en las calles que se extiende a las aceras.





- Seguridad reducida en la red de calles debido principalmente a (a) la coexistencia de tráfico de paso y local, (b) escasa visibilidad en los cruces debido al aparcamiento ilegal y (c) señalización inadecuada e insuficiente.

- El transporte público de la ciudad es uno de los tipos semiurbanos caracterizados por bajas frecuencias, servicio inadecuado de las áreas residenciales. La flota comprende 9 autobuses urbanos, 2 de los cuales sirven de manera exclusiva al campus de la Universidad local. Los pasajeros diarios del barco alcanzan los 1.500 pasajeros (650 - 750 de los cuales son estudiantes), lo que da como resultado un promedio de ocupación de menos del 20%. La mayoría de los usuarios no poseen un modo de transporte privado (en coche o de dos ruedas).

- Falta de espacios de aparcamiento en el centro de la ciudad caracterizada por la gestión poco eficaz y escasa ejecución de las zonas de aparcamiento.

La situación de movilidad anteriormente citada da como resultado una alta contaminación atmosférica y acústica, intrusión visual y degradación estética. Las autoridades locales están comprometidas a hacer frente a esos problemas a través de un estudio de tráfico y de transporte cuyas propuestas se encuentran en la actualidad bajo implementación. Los principales aspectos de ese estudio son los siguientes:

- Tres nuevas líneas de mini buses para enlazar el centro de la ciudad con las áreas residenciales de la ciudad que en la actualidad no están servidas de manera suficiente.
- Creación de una red para el tráfico no motorizado (peatones y ciclistas).
- Una nueva organización del esquema de tráfico que comprenda rutas de desvío.
- Nuevos aparcamientos en áreas de gran densidad.
- Mejora del sistema de señalización y adecuada señalización horizontal y vertical.

2.3. CATANIA, IT



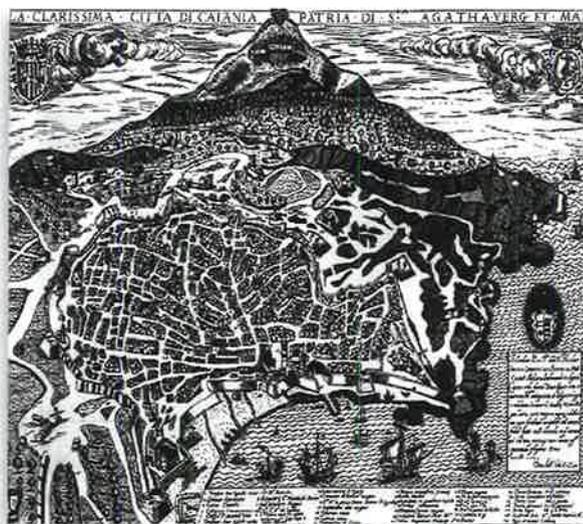
2.3.1. PERFIL URBANO

Catania se encuentra localizada en la costa oriental de Sicilia, directamente sobre las laderas del volcán Etna.

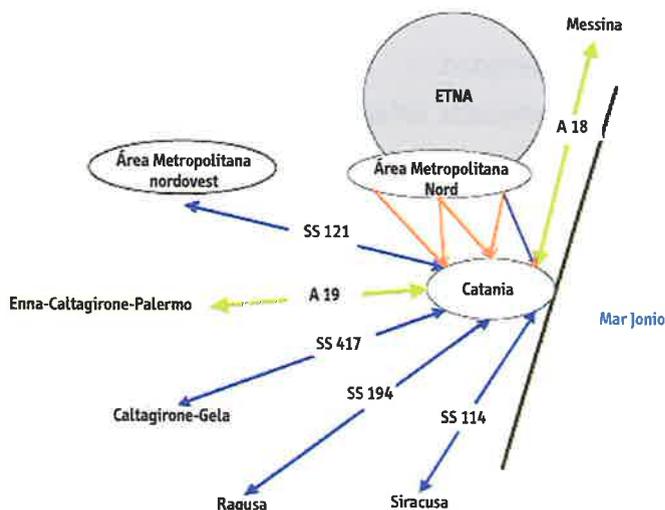
La ciudad cuenta con más de 400,000 habitantes, que llegan hasta los 800,000 al incluir todo el área metropolitana, y es por ello la segunda ciudad más poblada de Sicilia y la novena de Italia. Sin embargo, gracias a su dinamismo, su actividad comercial y el alto número de industrias ubicadas en su territorio, a Catania se la puede considerar como la capital económica del sureste de Italia.

En los últimos años, Catania se ha hecho famosa por el alto número de iniciativas en alta tecnología y por el número de plantas industriales de algunas compañías multinacionales de alta tecnología, que han dado a la ciudad el nombre de "Etna Valley", haciendo una comparación sugerente con el californiano "Silicon Valley". La presencia de estas compañías ha llevado a la ciudad a jugar un nuevo papel en el escenario económico del sur de Italia.

Para los próximos años, la ciudad ha apostado sus posibilidades a la explotación de los fondos estructurales, de manera particular en los campos de la alta tecnología y del turismo. En este último campo, algunas grandes infraestructuras, como un nuevo aeropuerto internacional (que en la actualidad acoge a más de 5.000.000 de pasajeros al año), la conexión por autopista con la ciudad de Siracusa y un nuevo puerto turístico, hará posible que la ciudad de un gran paso adelante.



2.3.2. PERFIL DE MOVILIDAD



El área metropolitana de Catania es un centro regional cuyo interior comprende la totalidad del Este de Sicilia. Esta situación – debida a la presencia de importantes infraestructuras como el aeropuerto internacional, el puerto, la estación central, el inter-puerto, los principales hospitales, la Universidad, el área industrial, etc. – hacen necesarias las vías del Este de Sicilia, hasta Gela y Agrigento, que se dirijan a Catania.

La parte norte de la ciudad sufre el mayor estrés a través de un complejo sistema de calles radiales – previstas para un flujo de tráfico mucho menor – llevan a la ciudad alrededor de 100.000 diarios (60.000 solamente en la horas punta).

Dado el gigantesco problema de tráfico de la ciudad Catania, el Primer Ministro Italiano ha designado al Alcalde de Catania como “Comisario para la Emergencia de Tráfico”. El programa que el Comisario ha de llevar a cabo prevé:

- 9 intervenciones en grandes calles y su conexión con el sistema de autopistas Sicilianas;
- 21 aparcamientos que pueden actuar como punto de intercambio (coches privados– transporte público) o como estaciones finales;
- 3 nuevas líneas de transporte;
- La planificación y la inserción, dentro de la planificación urbana, de los programas previstos dentro del denominado “Nudo de Catania”, que es el complejo proyecto que comprende la transformación de la línea del tren en un metropolitano que llegue hasta el aeropuerto.

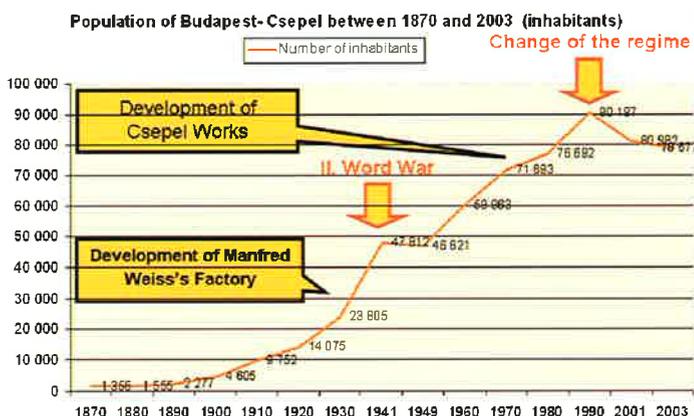
2.4. CSEPEL, HU

2.4.1. PERFIL URBANO



Csepel, el 21 distrito de Budapest, está localizado en la parte sur de la capital húngara (Isla Csepel), entre el brazo grande del Danubio y el brazo de Soroksár-Ráckeve.

En la actualidad, la población de Csepel es de 77.000 habitantes. Tradicionalmente un área residencia, Csepel se ha transformado en un asentamiento industrial después de 1892. El aspecto original de Csepel se ha transformado en una típica zona industrial socialista plenamente operativa después de la Segunda guerra Mundial. Entre 1960 y 1990 se han construido alrededor de unos 22.000 nuevos apartamentos, la mayoría urbanizaciones a gran escala. La entidad industrial (Los Trabajos de Csepel) no funciona en la actualidad como solía hacerlo. La complejidad del área se debe a la cohabitación de barrios totalmente diferentes.



Csepel está sujeto al sistema administrativo de dos niveles de Budapest: la estructura organizativa, la operación y obligaciones del Ayuntamiento de Budapest están separadas en los 23 distritos gubernamentales. Esta doble estructura está presente en la mayoría de los procesos de planificación, regulación mantenimiento y financiación, provocando muchas dificultades para los distritos y también para el ayuntamiento de Budapest.

2.4.2. PERFIL DE MOVILIDAD

Csepel es una isla y esa es la causa de que las conexiones a otras partes de Budapest sean cuellos de botella para el transporte. Hay solo un Puente (2*2 carriles) hacia el corazón de Budapest, y hay otro (1*1 carriles) hacia otro distrito hacia el este.

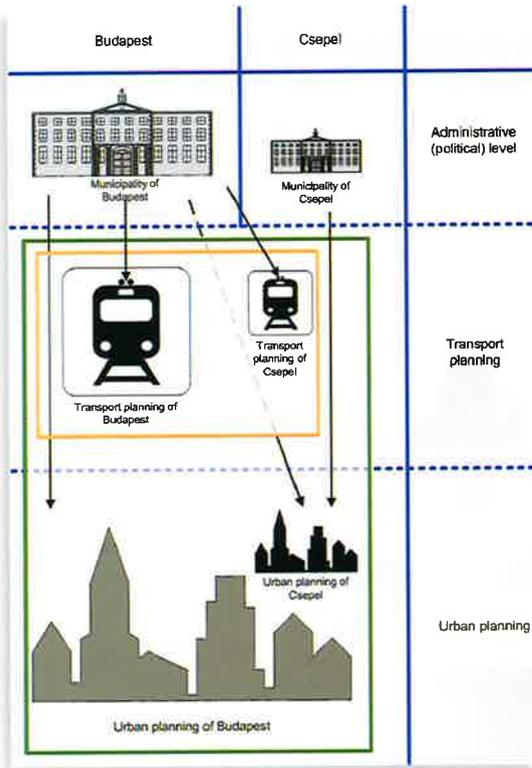
Csepel se enfrenta a muchos fenómenos de zonas residenciales a las afueras de la ciudad. Muchas importantes necesidades de movilidad vienen de las aglomeraciones para alcanzar el centro de la ciudad. Debido a lo subdesarrollada red de carreteras y a la red de ferrocarril suburbano parcialmente construido, el pesado flujo de tráfico que fluye a través de Csepel es un tema clave debido a su naturaleza contaminante. Hay varios niveles que ponen de relieve los problemas de movilidad de Csepel:



- Nivel sub-local: movilidad entre barrios en la zona central de Csepel (por ejemplo, urbanizaciones– terminal de autobús– estación del ferrocarril suburbano)
- Nivel local: crisis de tráfico en el área de Csepel. Mezcla de tráfico sub-local y local del tráfico transversal. Poco uso de modos de transporte que no dañen al medio ambiente.
- Nivel transversal: necesidad de carreteras de circunvalación para el tráfico individual, y mejores enlaces de tendidos eléctricos de ferrocarril para el transporte público.

La red de transporte público está bastante desarrollada en el Distrito de Csepel: una línea de tendido eléctrico que conecta el centro de Csepel a la parte sur del centro. Esta línea formará parte de una futura línea de metro a lo largo de los próximos 20 años.

La red de autobús urbano incluye 5 líneas de autobús muy frecuentadas que enlazan Csepel con otros distritos de Budapest, y 6 líneas que discurren dentro de Csepel. La red de autobús suburbano conecta Csepel al sur del área de afluencia. A pesar de sus líneas de autobús muy desarrolladas, la red de calles hacia el área de afluencia sufre serios cuellos de botella para el tráfico del autobús.



Recientemente, se ha creado la Asociación Integrada de Transporte – para las áreas de afluencia de Budapest-. Debido a los dos sistemas de gobernanación municipal, la planificación de la movilidad requiere el compromiso de muchos actores, incluyendo el ayuntamiento del Distrito 21 (Csepel) y el ayuntamiento de Budapest. Remarcando también el hecho ya mencionado el Ayuntamiento de Budapest tiene la responsabilidad de gestionar, mantener, operar y planificar el sistema de transporte público, y los – como Csepel – puede influenciar muy poco en ello. Esa es la razón por la que Csepel tiene pocas experiencias directas en las prácticas de movilidad urbana, pero el tema general a solucionarse es claro: como cambiar a la gente del transporte individual a usar un sistema de transporte público bien desarrollado, dando alternativas reales.

2.5. KALISZ, PL

2.5.1. PERFIL URBANO



Kalisz tiene casi 110.000 habitantes. Kalisz es la segunda ciudad más grande de la Región de Wielkopolska. Se localiza en la parte medio occidental de Polonia (punto central de un triángulo formado por tres ciudades importantes – Poznan, Łódz y Wrocław).

A Kalisz se la considera como la ciudad mas Antigua de Polonia.

Kalisz es uno de los centros económicos importantes en Wielkopolska y en Polonia, debido a un rápido crecimiento. Hay una alta proporción de negocios privados con relación a la población (13.000 entidades).

La clase de industria más popular en Kalisz es la industria ligera, la industria de la alimentación y las industrias del motor y de aviación.



La tasa de desempleo Kalisz ise encuentra en el 9,8% (abril 2007).

2.5.2. PERFIL DE MOVILIDAD

La red de carreteras en Kalisz comprende: 22,6 Km. de carreteras nacionales, 8,7 Km. de carreteras provinciales, 80,0 Km. carreteras de distrito y 178,3 Km. de carreteras comunales. Hay muchos canales, lo que provoca que una importante parte de de las conexiones en la ciudad estén aseguradas por más de 30 puentes. La accesibilidad de la ciudad no es un punto fuerte. Tanto el acceso interno como externo tiene un nivel bajo. La estación de tren no proporciona las suficientes conexiones con las ciudades importantes de Polonia (ni por supuesto con las ciudades importantes de Europa). Hay una falta de conexiones con las autopistas y carreteras de circunvalación externas, pero hay dos tramos de carreteras de circunvalación externas construidas durante los últimos años.

El transporte local lo realiza Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o. o. (29 líneas - 563 Km., 614 paradas de autobús, de las que 286 se encuentran en Kalisz) y 10 asociaciones privadas de taxi.

Un problema importante de la ciudad se debe al tráfico que se debería mitigar con la construcción de una carretera de circunvalación interna. Otros problemas relacionados con la movilidad son:

- Bajo incremento de la infraestructura de carreteras que se oponen al desarrollo dinámico de la motorización (aparte de la actividad de inversión en este área).
- Las construcciones de la ciudad están apiñadas (especialmente en el centro de la ciudad).

El esfuerzo de planificación de Kalisz se centra en la planificación y construcción regional y en las carreteras de circunvalación. La ciudad está a punto de desarrollar una eficiente estrategia de transporte. Kalisz se concentra también en la mejora de la calidad del transporte público y en las condiciones de tráfico de peatones y de bicicletas.

60 LAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W KALISZU 1945 – 2005



Es más, los problemas más importantes que necesitan solucionarse son: la racionalización del sistema de aparcamiento, reducción de la influencia negativa sobre el medio ambiente y la racionalización del sistema del transporte de mercancías pesadas.

En la actualidad se está elaborando el documento sobre la política de transporte.

2.6. LÁRNACA, CY



2.6.1. PERFIL URBANO

La ciudad de Lárnaca con un total de población de 46.666 (2001) y una densidad media de 16 habitantes/Ha, podría describirse como una ciudad de baja densidad.

Con relación al Distrito, el Ayuntamiento de Lárnaca concentra: el 41 % de la población; el 33% del total de industrias; el 58% del total de tiendas; el 47% de los centros de la administración; el 41 % de la capacidad de plazas turística (el Distrito recibe el 8% del total de llegadas turísticas de Chipre).

Lárnaca comprende el principal aeropuerto y el segundo puerto de Chipre. Puede así ser caracterizado como la principal puerta de Chipre.

La mayoría de la actividad económica está concentrada en el área del Distrito Central de Negocios-CBD. De manera más específica el área CBD concentra: 2,3% del área; 5,5 % de la población total; 7% del total de hogares; un promedio de densidad de 38 habitantes/Ha; 19% del número total de empleados; 22% de las áreas comerciales 24,7% de los centros administrativos; el 25% del total de estudiantes; el 46% de la capacidad turística del total de centros turísticos.



Los principales problemas del área se resumen más abajo:

- Conflicto del uso del suelo entre la industria, el turismo y el desarrollo residencial.
- Desarrollo desordenado y esporádico y falta de mantenimiento de solares vacíos.
- Conflicto entre el tráfico y el turismo.
- Carencia o falta de adecuación de infraestructura básicas tales como aceras aparcamientos para coches, alumbrado vial, acceso a las playas, parques y jardines.

- Erosión de la costa provocando una pérdida de calidad de playas.
- Mala calidad medioambiental, de manera particular a lo largo de la costa.
- Congestión de tráfico, de manera especial en los meses de verano debido a la ausencia de una carretera de distribución primaria.

2.6.2. PERFIL DE MOVILIDAD

La mayoría de los problemas de estructuras urbanas presentes en la actualidad en Lárnaca son el resultado del rápido crecimiento que ha experimentado la ciudad después de la invasión turca en 1974. La red de carreteras en el área municipal ha sido desarrollada a lo largo de los años sin mucho diseño urbanístico hasta 1990, de la misma manera que lo hacía la ciudad.

Los desplazamientos Lárnaca son de 77.500, distribuidos en:

Las tendencias generales de los flujos de movilidad dirigidos al CBD en transporte privado son: (i) 72,5% de los flujos al CBD, tienen su origen dentro del municipio; 20,5% del total de flujos tienen su origen dentro del CBD. El promedio de distancia en el transporte privado dentro del CBD es de 780 metros.

Modal split	%	Trips
Private transport	75	58.000
Public transport	5	3.500
On foot	20	16.000

El servicio de autobús urbano opera en un horario limitado, que no cubre la mayoría de los viajes no sistemáticos por las tardes (cuando las tiendas están aún abiertas) ni cubre los domingos. Para incrementar la competitividad del servicio de autobús, las frecuencias y la regularidad del servicio deberían mejorar.

Los taxis proporcionan servicios urbanos e interurbanos. En áreas, donde los servicios de autobús son inadecuados, el taxi se convierte en el transporte público por excelencia, siendo los estudiantes sus principales usuarios. El 70% de la flota de taxi es de menos de 5 años, en comparación con el 16% de la flota de autobuses.

The global car park supply is:

Type	Present	Future	Total
On-street (free parking estimation)	2.500	-355	2.145
On-street (with parking meters)	426	355	782
Off-street	1.305	958	2.263
Total	4.231	958	5.189

Hay un déficit de alrededor de 500 plazas de aparcamiento de coches en todo el área del CBD. La presión de las plazas de aparcamiento es mayor cerca de la parte Antigua del CBD y en el área comercial, alrededor de 1.800 coches aparcan ilegalmente. El aparcamiento en la calle con parquímetros tiene una ocupación del 100%.

Los objetivos de movilidad del municipio son:

- Promocionar la centralidad del CBD y sus actividades económicas y turísticas evitando así la especialización.
- Racionalizar y disminuir el uso del transporte privado dentro del CBD, concretamente:
 - Permitir la cohabitación del tráfico con las diferentes actividades sociales.
 - Adaptar la calidad del aire y los niveles de ruido a los límites fijados por las regulaciones de la UE.
- Establecer un sistema de red de circunvalación para abordar los desplazamientos de paso.
- Promover un medio sostenible de transporte (Transporte Público, Bicicleta, A Pie), por medio de:
 - Un incremento del atractivo así como de la competitividad del Transporte Público.
 - Un incremento de la seguridad en las calles y de las infraestructuras para los peatones y los ciclistas.
- Definir una política de aparcamiento con tarifas más altas para regular la demanda y utilizar los ingresos para invertir en la política de movilidad global de movilidad.

2.7. VALLADOLID, ES

2.7.1. PERFIL URBANO



Valladolid es la capital de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Población: 318.500

Valladolid tiene muchos edificios históricos y museos.

La Universidad de Valladolid (con más de 25.000 estudiantes) es una de las más antiguas en España y tiene un gran reputación. La industria se dedica principalmente a la fabricación de coches, repuestos metálicos y trabajos de la madera. Hay varios polígonos industriales urbanizados y uno de ellos está dedicado de manera específica a la tecnología de las telecomunicaciones.



Valladolid tiene unas rápidas comunicaciones terrestres desde y hacia las ciudades de nuestra región. Desde Valladolid es fácil la conexión de manera rápida y cómoda con el resto de España, tanto terrestre – fácil acceso usando las principales carreteras y autopistas, como por ferrocarril y avión – aeropuerto de Villanubla-

Los planes inmediatos para el desarrollo urbano incluye la creación de 5.000 Ha nuevas residenciales, actividades, espacios libres y complejos de ocio en el lugar en el que existe actualmente la línea de ferrocarril en superficie y la estación que quedarán soterradas. Este proyecto tiene como objetivo unificar el tejido urbano que en la actualidad se encuentra interrumpido por la línea de ferrocarril a lo largo del centro tradicional de la ciudad.

2.7.2. PERFIL DE MOVILIDAD

El número de vehículos: 348,3/1000 personas. Tasas de movilidad diaria: 844.656 desplazamientos al día o 2,48 desplazamientos / persona. Los desplazamientos a pie son 53,5% del total, mientras que la cuota del transporte privado es mayor que el transporte público (69,4% frente al. 30,6%).

Los temas de movilidad se abordan de manera casi autónoma por el ayuntamiento (Oficina de Movilidad Urbana y Policía Municipal). La ciudad posee un sistema de control de tráfico de alta tecnología que regula 269 intersecciones y 172 puntos de valoración permanente, controlados a través de 19 cámaras.

Hay 446 taxis y 130 autobuses (de los que 100 funcionan con GLP) que dan servicio a 18 líneas regulares, 9 líneas de empresas y 5 servicios nocturnos. El sistema de transporte público está equipado con un sistema de información contemporáneo (SAE) que comprende 65 kioscos de información.

En el centro tradicional hay una sistema de aparcamiento controlado con 6.000 plazas, que comprenden 5.740 tarjetas de residentes además de 2.800 plazas de aparcamiento que se pueden utilizar en aparcamientos colectivos subterráneos (600 más se encuentran en construcción).



Los problemas actuales se pueden resumir como sigue:

- Congestión en el centro de la ciudad.
- Escasez de aparcamientos para residentes en los barrios más antiguos de la ciudad.
- Incremento de infracciones contra las normativas de la seguridad en carretera e incremento de la tasa de accidentes.

El Plan Intensivo de Movilidad Urbana de Valladolid (PIMUVA) está establecido con los siguientes objetivos:

- Movilidad de los peatones: la gestión del Tráfico dentro del Casco Histórico; Creación de Redes Peatonales; Gestión del ciclo de las luces de los semáforos; Acciones en las escuelas y en las proximidades de los hospitales
- Transporte Público: Mejora de la velocidad comercial; Mejora de las rutas; Mejora de la cobertura de la red; Aumento de los carriles-bus
- Aparcamiento: Mejora de la gestión del Aparcamiento; nuevas existencias
- Red de carreteras: Creación de una carretera de circunvalación; mejora de la señalización; mejora de la información y del sistema de guía; mejora de la capacidad de las intersecciones y nuevas intersecciones.



2.8. VALLETTA, MT

2.8.1. PERFIL URBANO

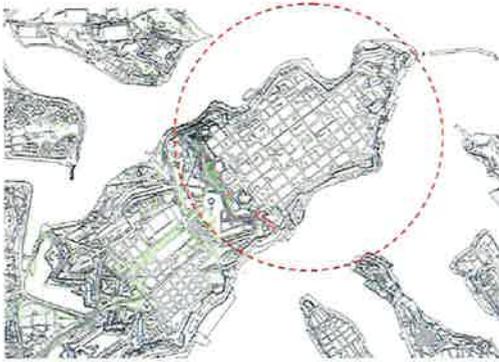


La política de presentación para el proyecto CITUM se desarrolló por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Carreteras desde noviembre del 2005 hasta Febrero de 2007. El análisis presentado refleja las políticas del tiempo y provisión de transporte urbano dentro de las escalas de tiempo requerida por el proyecto CITUM.

Se prevé que habrá importantes cambios para el comportamiento / actitudes de la movilidad y del transporte dentro de Malta a continuación de la implementación del sistema de CVA (Acceso Vehicular Controlado) para la capital de Valletta, durante la primavera del 2007.

Valletta es la capital de Malta. Ha sido proclamada Ciudad Patrimonio de la humanidad por las UNESCO. Valletta se construyó en 1565 por los Caballeros de la orden de San Juan, después del Gran Sitio, originalmente diseñada como un centro militar, pensado para la defensa contra el imperio Otomano.

Características de Valletta: El Gran Puerto; El diseño en parrilla de las calles (una red de calles paralelas dispuestas en forma ortogonal, una parrilla ortogonal); Las fortificaciones delinean claramente los límites de la ciudad; la ciudad es una península, con un único punto de acceso desde la superficie.



La población en la actualidad es estable con aproximadamente 7.000 residentes, mientras que los lugares de trabajo pasan de los 35.000.

Las principales características de la ciudad: Espacios abiertos y plazas; La arteria principal que cruza en longitud la ciudad completa; Palacios y Albergues/Posadas de los Caballeros; Planificación estricta y regulaciones de la construcción adheridos al momento en que fue construida originalmente; color de la piedra, pavimentos con peldaños, balcones con galerías de madera; Iglesias y edificios religiosos (Influencia Jesuita).

heridos al momento en que fue construida originalmente; color de la piedra, pavimentos con peldaños, balcones con galerías de madera; Iglesias y edificios religiosos (Influencia Jesuita).

2.8.2. PERFIL DE MOVILIDAD

Los diferentes modos de transporte a Valletta incluyen:

- Conexiones en Ferry entre Sliema y Valletta.
- Entradas de coches restringidas (únicamente los poseedores de un permiso V); Los permisos V está garantizados a los residentes de manera gratuita.
- Horario del servicio de autobús: La estación central de autobús se encuentra localizada en Puerta de la Ciudad de Valletta; un total 508 autobuses, todos de propiedad privada y gestionados por la Asociación de Transporte Público.
- Otros modos como autocares colegiados, taxis y karozzini (coche de caballos).

Los movimientos de una a otra parte de la ciudad está restringidos a los coches se camina o se va en coches de caballos para los turistas. La peatonalización completa solo se encuentra en la calle de la República Street (la calle principal).

Los principales problemas que atañen a Valletta son:



- Todos los modos de transporte, con la excepción de los coches, se perciben por parte de los malteses como adecuadas únicamente para los turistas. El sistema de transporte público maltés no está alcanzando las perspectivas creadas; como resultado, la gran mayoría utiliza sus coches como modo de transporte a pesar de las cortas distancias. Una reciente encuesta pública revelaba que los malteses no están satisfechos con el actual sistema de transporte.
- Los obstáculos para los peatones incluían coches aparcados en las calles y los puestos del mercado abiertos durante el día.

Para solucionar los problemas anteriormente citados, el Gobierno Maltés está adoptando una estrategia basada en el Desarrollo del Tránsito Orientado (TOD) para las islas de Malta y el eje del Gran Puerto. TOD es una forma de desarrollo urbano que agrupa a una mezcla mayor de usos de terrenos alrededor de una gran calidad de servicio de transporte. El nudo de transporte, o el tren, vías ligeras o estación de autobús está diseñado para que sea el foco para el desarrollo e idealmente se convierta en el "corazón" de la comunidad. Es donde la gente compre, trabaje, se conozca, relaje y viva.

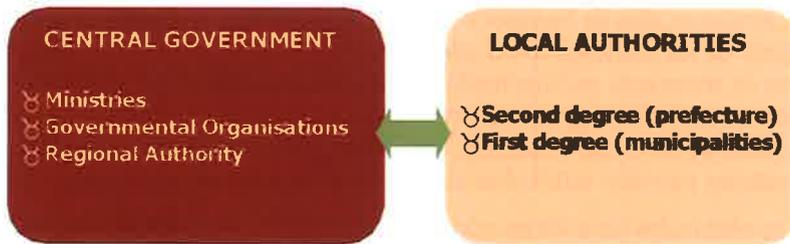
2.9. ATENAS OCCIDENTAL, GR

2.9.1. PERFIL URBANO

Atenas Occidental está en la periferia del área metropolitana. Está separada físicamente del área metropolitana principal por el río de Kifisos, que en la actualidad se le está transformando en una autopista. Es uno de los cinco (5) sectores geográficos principales del área metropolitana, en concreto, Atenas Central, El Pireo, Atenas Oriental, Atenas Norte y Atenas Occidental. Su población sube hasta los 750.000, incluyendo una proporción bastante grande de inmigrantes (legales e ilegales) y repatriados. Atenas Occidental en la actualidad tiene una sociedad multicultural y multirracial, aunque con un bajo nivel de integración considerando las muchas minorías étnicas.

El área, que se ha desarrollado principalmente durante los últimos 30 años, incluye los municipios de Agia Varvara, Agii Anargyri, Egaleo, Zefyri, Ilion, Kamatero, Korydallos, Peristeri, Petroupoli y Chaidari. La aglomeración urbana de Atenas Occidental es una de las áreas más degradadas de la Cuenca de Atenas, en relación a la calidad del medio ambiente urbano, de la infraestructura social y del espectro y calidad de servicios ofrecidos.

ASDA es una organización establecida por las 10 autoridades locales de Atenas Occidental para abordar asuntos urbanos tales como la planificación y gestión, social y el desarrollo económico. La estructura gubernamental del área de la Atenas Metropolitana está compartida entre el gobierno central y las autoridades locales de la siguiente manera:



A partir del tamaño del área y de la estructura de gobierno en la Atenas Metropolitana, ASDA en todas sus actividades tiene socios en sus niveles más altos de representatividad porque es imposible establecer la cooperación con los cientos de organizaciones que operan al nivel de base, como las asociaciones de barrios, comercio local y asociaciones de fabricantes.

Los socios de ASDA comprenden: el gobierno central; organizaciones gubernamentales; autoridades locales de primer y segundo grado; asociaciones técnicas y comerciales (Cámaras) de alcance nacional; sindicatos a nivel metropolitano.

2.9.2 . PERFIL DE MOVILIDAD

La red de transporte de Atenas Occidental tiene una estructura que mejora la dependencia del área de Atenas CBD¹.

Esta dependencia ha dado como resultado, durante las pasadas décadas, una degradación sistemática del área. En los últimos años, el desarrollo local que debe mucho a los esfuerzos de la sociedad local y los de las autoridades ha conducido y dirigido por turnos el desarrollo de una red de transporte menos concéntrica que apoyó la aparición de poderosos centros sub-metropolitanos en la Atenas Occidental.

Algunos de los parámetros de la movilidad urbana más destacada se dan más abajo:

- Propietarios de coches 420 vehículos / 1000 habitantes
- División modal 43/57 (público / privado)
- Una terminal de metro terminal (una más en construcción) y 3 estaciones globales (2 más en construcción) enlazando al CBD de Atenas
- Más de 120 autobuses y líneas de trolebús

¹CBD: Central Business District.

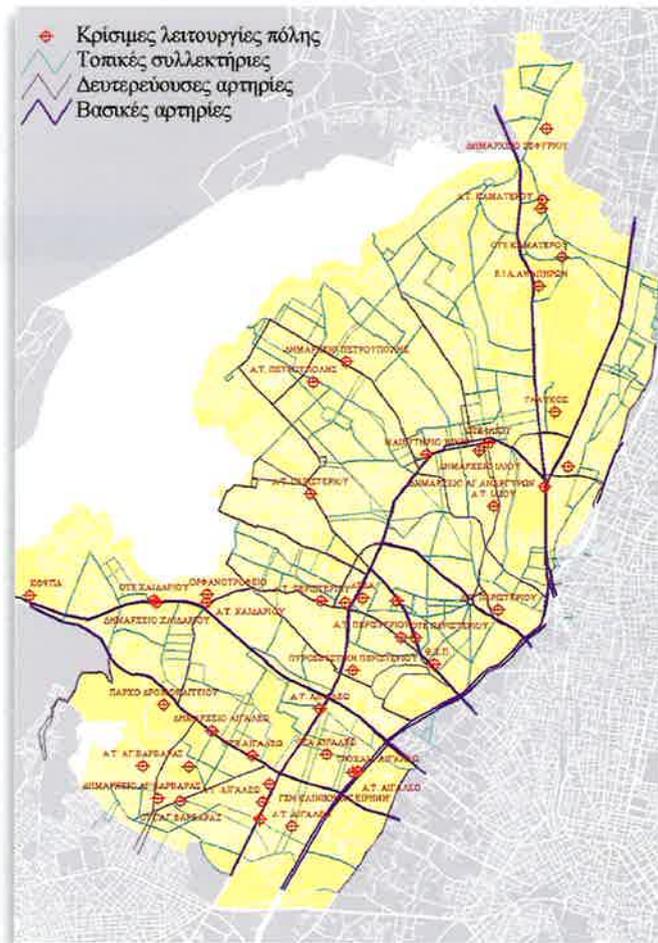
Los problemas de movilidad urbana se perciben por los ciudadanos como los más importantes para una buena calidad de vida cuando se proporciona la infraestructura técnica y social básica. Por lo tanto se convierten en hitos en la arena política.

Las complejas estructuras de la competencia y administrativas, junto con las limitaciones financieras, condujeron a las autoridades a buscar soluciones fáciles, inmediatas, y baratas a los problemas de movilidad urbana que a menudo son inadecuadas.

Por otra parte, la infraestructura del transporte se recibe mejor por la administración central por distintas razones, en oposición a soluciones más blandas (gestión de la demanda o del sistema) que pueden ser, incluso, más eficaces.

La Ejecución y control de las aplicaciones es igualmente importante, sin discutir si es más, que la planificación y la implementación.

Aparte del Proyecto Piloto Urbano SWANS, se han llevado a cabo muy pocas acciones con respecto a la movilidad urbana durante los últimos 5 años, principalmente debida a la urgencia de infraestructuras que provocaron las Olimpiadas del 2004. Sin embargo existe la conclusión generalizada de que el Legado de las Olimpiadas ha creado los cimientos de una movilidad más sostenible y más respetuosa con el ciudadano en todo el área metropolitana. ASDA, por lo tanto, centrará sus esfuerzos en la mejora de la movilidad urbana por acciones de gestión orientada en el futuro cercano.





3. TEMA A: INTERFAZ DE LA MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN / DESARROLLO URBANO

CITUM está restringida al nivel contextual únicamente, como resultado de la falta de evidencia práctica. Claramente en CITUM se valora el marco de trabajo dentro del que la interacción entre la movilidad y el desarrollo se trata en la planificación urbana, centrándose en el concepto de un enfoque de planificación urbana integrada. Sin embargo, dado que falta un verdadero enfoque de planificación integrada en todas las ciudades CITUM, como ocurre en la realizada en la mayoría de las ciudades europeas, el tema será tratado a través de sus dos facetas, en concreto:

- [A] DESDE el dominio del Desarrollo AL dominio de la Movilidad, y
- [B] DESDE el dominio de la Movilidad AL dominio del Desarrollo.

El objetivo último para el equipo CITUM de urbanistas es, en cualquier caso, alcanzar un enfoque más o menos integrado que tratará el desarrollo urbano y el sistema de de movilidad asociado (necesidades, política y medios) como un una tarea global gobernada por los principios de respeto al ciudadano y sostenibilidad. Un intento temprano es el enfoque del Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) ya adoptado en Valletta y cuya presentación resumida precede al material de este capítulo debido a su importancia para todos.

Por supuesto, TOD sigue siendo un objetivo distante para el resto de las prácticas, como se mostrará a lo largo de este capítulo. En su mayoría, las experiencias demuestran que el enfoque actual por partes, a pesar de su preocupación cada vez mayor por la salvaguarda de la sostenibilidad y del medioambiente, se centra en la valoración del impacto de una práctica en cualquiera de los dos dominios (movilidad urbana o desarrollo urbano) de una manera bastante estática, que no llega a identificar la dinámica de la evolución de la ciudad de la ciudad y sus componentes vitales.

3.1. ESTUDIOS DE CASOS RELATIVOS AL TEMA

3.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE VALLETTA: DESARROLLO ORIENTADO AL TRÁNSITO

3.1.1.1. Resumen de la práctica

» Información de los Antecedentes Contexto General

El Gobierno de Malta se aventuró a crear un sistema de proyectos de regeneración bajo un régimen de concesión de terrenos en la década de los 90 por la implementación de los Instrucciones de desarrollo y Planes de Acción concentrados alrededor de la región del Puerto. Entre 2004-2006, el Gobierno de Malta había también lanzado dos importantes proyectos de regeneración y remodelación de los importantes terrenos de brownfield. Además del anterior número de áreas que han sido destinados a una regeneración a gran escala.

Uno de los problemas principales con el lanzamiento de los primeros proyectos fue que hubo más concentración en el empuje sin una visión holística. Las instrucciones o planes de desarrollo original no se refieren a la calidad del tránsito como un medio de regenerar áreas.

Hasta hace poco no se han desarrollado modos de tránsito alternativo para Valletta. El lanzamiento de los servicios de Park and Ride (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo) y la Conexión Vertical de Valletta hacia finales del 2006, han sido nuevos modos alternativos de tránsito ofrecidos para poner freno a los problemas de accesibilidad y movilidad a través de soluciones blandas.

La opciones de movilidad estuvieron previamente limitadas a dos elecciones modales:

- Automóviles privados.
- Sistema de autobuses públicos.

La descripción del libro de texto general de TOD se refiere a un sistema de:

'Desarrollo urbano que agrupa una gran mezcla de usos del suelo alrededor de un servicio de transporte de alta calidad. El nudo de transporte, ya sea tren, tren ligero o estación de autobús está diseñado para ser el foco para el desarrollo e idealmente se convierte en el "corazón" de la comunidad. Es donde la gente compra, trabaja, se encuentra se relaja y vive.'

Se considera que la implementación de TOD dentro de la Valletta y del área del Puerto, resolverá los problemas urgentes en los proyectos de regeneración al asegurar:

- Componentes del tránsito.
- Regeneración social y económica.
- Remodelación del nudo y del Intranudo.

La referencia aplicada al concepto de TOD ha sido concebida como el conductor clave para distribuir las mejores prácticas en el transporte y en la planificación del uso del suelo.

» Temas principales / problemas dirigidos

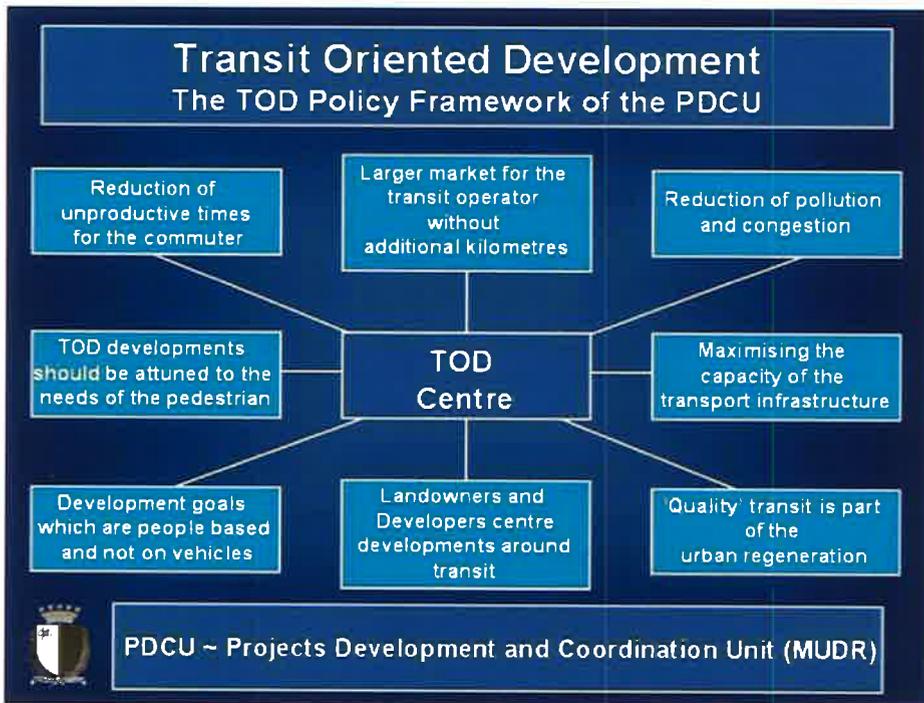
Los temas a dirigir eran los siguientes;

- Direccionamiento de las “lagunas políticas” en el desarrollo urbano y la mejora de la movilidad.
- Apoyar los Proyectos Capitales de las regiones a través de TOD, a través de una estrategia a largo plazo.
- Construir nuevas comunidades a través de TOD.
- Rejuvenecer la ciudad de Valletta y así estimular la inversión económica posterior.
- Inculcar un cambio en la cultura.
- Crear nuevas rutas de transporte alrededor de la región.
- Mejorar las conexiones entre las ciudades y las poblaciones.
- Detener el declive en la clientela del transporte público.
- Estimular cambios modales para el transporte público.
- Reducir la congestión y dependencia de los automóviles privados.
- Desarrollar un sistema de transporte público eficaz para todos.
- Lanzar nuevos modos de tránsito alternativos.
- Integrar la regeneración y los medios de tránsito.
- Mejorar y regular modos de transporte existentes.

3.1.1.2. Prioridades y Soluciones

Las prioridades se establecieron y definieron a través de un largo proceso de consultas externas e internas y de desarrollo de instrucciones. MEPA inició una revisión de la Política de Estrategia a través de Consulta Pública (por ejemplo Encuesta de Hogares). ADT estuvo implicado a corto plazo en concebir una estrategia y se compiló un Libro Blanco para una Estrategia de Transporte.

Se llevó a cabo una priorización ulterior con la formación del MUDR y el Comité de los Proyectos Nacionales que proporciona dirección política en un enfoque holístico integrado a un alto nivel.



Parte de la política y de las prioridades del proceso de desarrollo al que, con posterioridad, se refirió como el “MUDR”, había desarrollado tres aspectos del proyecto con los elementos de TOD como parte de la participación de ADT en el Proyecto PAGUS de la UE (Ayuda y Programa de Gestión Urbana Sostenible) que es financiado por INTERREG IIIIC.

Trabajando en conjunción con el ADT, el MUDR ha desarrollado conjuntamente tres componentes de proyecto que comprenden:

- **Componente 3A MOBILPLAN:** Demanda de Movilidad y Planificación -El objetivo del estudio es analizar los modelos de tráfico en el área y desarrollar un estudio de viabilidad para la introducción de un sistema de Control de Tráfico Urbano (UTC) en el área de estudio.
- **Componente 3B C-ENTER:** Movilidad hacia y desde los Centros Históricos – El objetivo del estudio es analizar el impacto de un acceso y sistema de tarifas de aparcamiento que se prevé introducir en Valletta en la primavera del 2007, al que se refiere como sistema de Acceso de Vehículos Controlado (CVA).
- **Componente 3C INNOTRANS:** sistemas de transporte innovadores y no contaminante- El objetivo del estudio es analizar el impacto de nuevos modos de transporte innovadores y respetuosos con el medio ambiente que se prevén para el área más interior del Puerto (centrándose en la Valletta y en la Península de Floriana).

La política TOD ha sido desarrollada a través de la participación en el proyecto CITUM y en el lanzamiento de la encuesta de CITUM. Ha sido una práctica normal para el personal de MUDR escribir un informe después de cada taller realizado, destacando las prácticas de trasferibilidad de la ciudad anfitriona.

3.1.1.3. Objetivos y Estrategias

El propósito de esta política Estratégica fue desarrollada para dirigir los temas del Transporte Público y el Desarrollo Urbano a través de un enfoque integrado por el desarrollo de una Estrategia a largo plazo basada en los principios del "Desarrollo Orientado del Tránsito" (TOD).

Este objetivo principal evoluciona de los parámetros establecidos en la misión del Ministerio;" la Regeneración del medio ambiente urbano en las Islas de Malta a través del desarrollo sostenido y seguro, eficaz y eficiente con el costo del transporte terrestre."

Los objetivos de las prácticas son:

- Promover un centro /nudo de imagen positivo.
- Proteger, Rehabilitar, Regenerar y mejorar el carácter local.
- Introducir una diversidad de unidades de albergues y de viviendas y residencias.
- Asegurar una esfera pública activa.
- Crear un medio ambiente respetuoso con el peatón.
- Crear una red permeable de calles y ambientes edificados despejados
- Proporcionar instalaciones para el desplazamiento en bicicleta.
- Atraer tráfico respetuoso con el ecosistema y promover nueva tecnología.
- Animar al cambio de comportamiento del viajero.
- Proporcionar servicios de transporte público atractivos y efectivos.
- Proporcionar enlaces directos y atractivos para los nudos de transporte público.
- Mejorar la conexión entre los diferentes modos de desplazamiento.
- Dar al transporte público un profundo perfil público.
- Promover una densidad más alta, desarrollo del uso mixto alrededor del transporte público y de los servicios de estilo de vida urbano.

Las publicaciones producidas por MEPA que se concentran en el tema de movilidad y los problemas a los que se enfrenta la región estaban combinadas dentro de las plantillas finales de TOD. Además de estas referencias como fueron estable-

cidas por la UE expuestas por el Libro Blanco de la Comisión sobre el Transporte: *“Política de transporte europeo para el 2010: momento de decidir”* se incorporaron a los documentos de política arriba mencionados del MUDR.

En el caso de la primera Conexión Vertical de Valletta con base en el TOD, se adoptaron las acciones después de una fase de consulta pública y cuando todos los participantes estuvieron de acuerdo en lanzar el proyecto. El Comité Nacional de Proyecto (NPC) tomó la decisión final de desarrollar el proyecto y de lanzar la consulta pública y el proceso de oferta.

3.1.1.4. Proceso e implementación del proyecto

El proyecto I+D implicaba un enfoque escalonado;

- Investigación de la situación local incluyendo la evaluación de las políticas previas adoptadas, análisis históricos.
- La referencia de las practicas operativas en el extranjero.
- Recomendaciones producidas en los documentos de política del Ministerio.

La adaptabilidad de la política del TOD contribuyó así en el primer modo de tránsito basado en el TOD: la Conexión Vertical de Valletta. Se llevó a cabo el siguiente enfoque escalonado:

- El gobierno lideró contrapropuestas a continuación del rechazo al proyecto del teleférico.
- Compilación del Libro Blanco del Transporte de Valletta.
- Proceso de Consulta.
- Examen previo del Comité del Gabinete (NPC).
- Nuevos parámetros y Objetivos.
- Visita del lugar de la operación del rail del funicular en Budapest (durante el taller de CITUM).
- Estudio Técnico y de Viabilidad.
- Presentación de Resultados al Comité del Gabinete (NPC).
- Aplicación del Permiso de Esbozo MEPA.
- Borrador de la Compilación del Borrador de la Oferta.
- Probación del Gabinete.
- Lanzamiento de la Oferta.
- Negociación.

- Concesión de Oferta e Implementación.
- Regulación.

3.1.1.5. Interacción entre el transporte y el desarrollo urbano y el contexto legislativo actual

» Valoración del impacto sobre el tráfico y el transporte

Se requiere y es obligatoria una Declaración de Impacto del Tráfico (TIS) a través de legislación secundaria y legislación primaria como parte de la Ley de Planificación y Desarrollo y las Políticas de Planes de Estructuras.

El TIS es un enfoque holístico que incluye el Impacto Medioambiental y la práctica implica un enfoque escalonado como parte del sistema de la aplicación de la planificación y del proceso de consulta.

» Metodología de la valoración del impacto

El Impacto del Tráfico y las Valoraciones del Impacto Medioambiental son obligatorias especialmente bajo los parámetros legislativos expuestos en LN 204/2001 Ley de Planificación del Desarrollo CAP.356 Regulaciones de la Valoración del Impacto Medioambiental 2001.

Estos pueden ser completamente enmendados como parte del proceso de consulta. En algunos casos la negativa de TIS y de EIA ha conducido al MEPA (Autoridad de Planificación Medioambiental de Malta) a decidirse por una rotunda negativa.

3.1.1.6. Transferabilidad, Conclusiones y Beneficios

» Lecciones aprendidas

La política de TOD aboga por la orientación de los futuros sistemas de transporte para facilitar los viajes y aumentar la accesibilidad y el medioambiente urbano. La red de transporte se convierte en el origen de la rehabilitación de viviendas, desarrollos a gran escala (venta al por menor o de la cultura) en áreas históricas o suburbanas.

TOD concentra o integra también la construcción de una infraestructura de tránsito, tanto con nuevos desarrollos como con políticas de renovación de un área. En el caso de Valletta, esto se ha aplicado a la Terminal de Cruceros. La Conexión Vertical restaurará de nuevo un vínculo que existía con anterioridad. El sistema sostendría el Terminal de Cruceros y viceversa. La aplicación del nuevo sistema enlazando los lugares regenerará también el espacio infrutilizado y ruinoso y restaurará las fortificaciones en esa área.

La investigación específica realizada en los Estados Unidos y en Italia ha destacado los efectos positivos del TOD en la política posterior de intervenciones. El mercado inmobiliario local registró resultados positivos debido a la apertura de nuevas conexiones de tránsito de calidad.

» Principales aspectos innovadores

- Mayor accesibilidad y opción de transporte a través del uso eficaz del suelo.
- Reducción de la distancia requerida para desplazamientos en coches, lo que permite una mayor proporción de desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público.
- Desarrollo conformado por el tránsito y viceversa.
- La creación de comunidades compactas, de uso variado, con tiendas, otros servicios dentro de distancias a las que se accede a pie de manera cómoda en los barrios de TOD
- TOD puede revitalizar barrios deteriorados y centros urbanos.
- Un mejor acceso a los trabajos
- Impactos positivo en el Mercado inmobiliario local cuando las zonas quedan plenamente servidas a través del tránsito.

... llevando así a:

- Un sistema eficaz y moderno de tránsito público.
- La mejora del medioambiente.
- Mejora de la inversión existente.
- Un área atractiva para el ocio y el turismo.
- Regeneración de comunidades deprimidas.

» Potencial para la transferabilidad

Se encuentran ejemplos de aplicación de política específica de TOD a través de la cual se vinculan renovación urbana y mejoras del transporte y viceversa en las siguientes ciudades europeas:

- Estocolmo (Suecia).
- Karlsruhe (Alemania).
- Nápoles (Italia).

Más allá del contexto europeo, se encuentran otros notables ejemplos donde TOD se está implementando, como los de:

- Perth (Australia Occidental).
- Melbourne (Estado de Victoria, Australia).
- Portland (Estado de Oregón, USA).
- Denver (Estado of Colorado, USA).
- Calgary (Canadá).
- Vancouver (Canadá).

El primer TOD específico se basó en el modo de transporte para Valletta y la totalidad de la isla misma es la Conexión Vertical de Valletta. Aunque el desarrollo del sistema está en la actualidad en la etapa de la oferta y será operativa después de que el proyecto CITUM concluya, sus hallazgos, los principios de la política pueden transferirse a una ciudad o territorio que ha establecido los objetivos para regenerar y mejorar su funcionalidad al tiempo que integra las mejoras al medio-ambiente de este ambiente suburbano.

3.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE VALLADOLID: COMPARTIR COCHES PARTICULARES, PARCAMIENTO GRATIS

3.1.2.1. Resumen de la Práctica

El centro de Valladolid se caracteriza por ser el destino de muchos desplazamientos de negocios, ocio y compras. El alto número de vehículos en movimiento en busca de aparcamiento, genera dificultades para gestionar la movilidad. La baja tasa de ocupación d vehículos (alrededor de 1,2 pasajeros / vehículo) es un factor que incrementa el alto número de accesos de coches particulares a la ciudad. El Aparcamiento Urbano Disuasorio tiene como objetivo disuadir a los vehículos privados de que accedan al centro de la ciudad.

Valladolid tiene ahora 1,032 lugares de aparcamiento 4 Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU) situados cerca del centro de la ciudad.

Los cuatro ADU tienen un coste muy bajo con el fin de promocionar su uso y continuar el desplazamiento hasta el centro de la ciudad utilizando otras formas de transporte.

A pesar de su bajo coste, la Buena conexión con el centro de la ciudad a través del transporte público y del corto período de tiempo a pie (12 minutos), el ADU situado en la "Feria de Muestras", presenta una baja ocupación del (25%) y una media de ocupación del lugar de 70 minutos.

3.1.2.2. Prioridades y soluciones

Se realizó un estudio con el fin de obtener datos sobre la situación previa de la distribución de mercancías urbanas. A este estudio se le denominó Proyecto de "Mercancías de la CIUDAD".

Del estudio se obtuvo:

1. Los datos necesarios para valorar la situación actual.
2. Varias medidas para la solución del problema.

La mejor solución fue mejorar la frecuencia de las zonas L&U, porque el uso incorrecto de las reservas generaba muchos problemas:

- Aparcamiento ilegal.
- Reducción en la capacidad de la calzada.
- Inseguridad en la circulación.

3.1.2.3. Objetivos, estrategias y movilización de recursos

Una de las acciones que mejoran la eficacia del sistema de transporte es aumentar la ocupación de cualquiera de los vehículos integrados en este sistema, una buena medida para animar el uso del coche compartido es el "APARCAMIENTO GRATIS".

Para los conductores y / o pasajeros del coche compartido las ventajas son varias:

- El gasto de usar el vehículo se reducen tanto en lo que concierne a la inversión-amortización y su uso (carburante, mantenimiento, reparaciones y aparcamiento).
- Cuando no se conduce, la tensión es menor.

3.1.2.4. Proceso e implementación del proyecto

Es necesario decir que el Ayuntamiento de Valladolid ha concedido la regulación del aparcamiento de vehículos a una empresa privada (entre otras cosas para gestionar el ADU), por lo que esta empresa está encargada de controlar el trabajo de la nueva medida.

El primer paso fue empezar con la campaña de publicidad. Luego ha sido necesario instalar un puesto, situar algún personal en él e instalar un equipo técnico y tecnológico para controlar y gestionar el aparcamiento.

La inversión inicial alcanza un coste global estimado de 67.000 €:

- Puesto de control y su mobiliario apropiado.
- Trabajo civil, incluida la conexión eléctrica.
- Equipo de control.

- Señal informativa a la entrada.
- Campaña de publicidad.

El coste anual operativa alcanza un coste global estimado de 50.000 € (incluyendo la campaña de publicidad para reforzar su uso, mantenimiento, etc.)

3.1.2.5. Resultados alcanzados en relación a los objetivos

La implementación piloto comenzó en enero de 2006, pero la instalación no se ha completado todavía. (El equipo de control no funciona todavía, de momento el control es manual). Hasta el momento, la ocupación del ADU no ha aumentado mucho, alrededor de un 10%.

3.1.2.6. Impacto sobre el Desarrollo Urbano

» Efectos sobre la práctica sobre el medio ambiente natural.

Hasta el momento, la ocupación del ADU no ha aumentado mucho, alrededor de un 10%, pero estos vehículos no entran en la ciudad.

» Justificación de estos efectos

Con el fin de obtener mejores resultados es necesario intentar aumentar el uso del aparcamiento. Esto es difícil de alcanzar debido a que las actuales tasas de ocupación son bajas.

» Modificaciones a la práctica para eliminar sus eventuales negativos efectos

Para incrementar el uso del aparcamiento vamos a cambiar el número de pasajeros necesarios, el número de pasajero será de 3 o más

3.1.2.7. Transferabilidad, Conclusiones and Beneficios

El diseño de la campaña de publicidad y su adecuada difusión o su inserción en los medios de comunicación es definitivo para alcanzar los objetivos perseguidos en una nueva experiencia de movilidad.

Los desplazamientos recurrentes, principalmente en las ciudades, alcanzan casi el 60% de las motivos para desplazarse y alrededor del 80% de los desplazamientos en vehículos privados se llevan a cabo debido a estas causas.

La deducción natural entonces es que el lugar más adecuado para promover y favorecer el coche compartido son los centros de trabajo y de estudio porque en ellos podemos encontrar ambos supuestos y es posible ponerse en contacto personas que viven cerca y de esta forma cumplir el primer requisito.

3.2. LEGISLACIÓN O MOTIVACIÓN ADMINISTRATIVA [A1]

La legislación (la falta de) a menudo es reemplazada o completada por la motivación de las administraciones locales, al menos donde prevalece la genuina democracia por encima de los procedimientos y/o donde las sociedades locales se sienten abandonadas por las autoridades centrales desean mostrar un perfil respetuoso con los ciudadanos y de confianza.

P: ¿Existe una legislación o motivación administrativa en lo concerniente a la valoración de la interacción entre la Planificación Espacial Urbana y la Movilidad Urbana?

A - Impacto sobre el Desarrollo /la Planificación Urbana resultante de prácticas de Movilidad Urbana.

	SI	NO
ALEX'POLIS	x	
CATANIA		X
CSEPEL	x	
LÁRNACA	x	
VALLADOLID	x	
VALLETTA	x	
ATENAS OCCIDENTAL	x	

B - Impacto sobre el Desarrollo /la Planificación Urbana resultante de prácticas de Movilidad Urbana.

	SI	NO
ALEX'POLIS	x	
CATANIA	x	
CSEPEL		X
LÁRNACA	x	
VALLADOLID	x	
VALLETTA	x	
ATENAS OCCIDENTAL	x	

Algunos comentarios útiles:

■ ALEX'POLIS

[A]: El procedimiento de la valoración del impacto sobre la movilidad urbana existe únicamente a nivel estratégico de planificación especial (Plan Maestro Metropolitano, Ley 2508/97 sobre "Desarrollo Urbano Sostenible"). Es más, el impacto sobre la movilidad urbana resultante de la planificación urbana es valorado, en un menor grado, también a niveles más bajos de planificación espacial (Plan Territorial Municipal, Plan de la Ciudad, Plan de Regeneración).

[B]: Incluso aunque se reconoce que la relación entre la planificación / desarrollo urbano y la movilidad urbana es una relación de interdependencia, no hay ninguna determinación formal de esta relación en términos administrativos. La única excepción surge de la obligación de una valoración del impacto ambiental casi para cada proyecto en la etapa de pre-implementación, que implica entre otros el impacto sobre la planificación /desarrollo urbano .

■ CSEPEL

[A]: Como prefacio: El sistema administrativo de la ciudad de Budapest se caracteriza por una estructura de dos niveles, donde la estructura organizativa, la operación y las obligaciones del Ayuntamiento de Budapest están separadas del sistema de los 23 gobiernos de los distritos. (Uno de estos 23 distritos es Csepel). Esta doble estructura está presente en la mayor parte de los procesos de planificación, regulación, mantenimiento y financiación, causando enormes dificultades tanto para los distritos como para el Ayuntamiento de Budapest. En el caso de la gestión, mantenimiento operación y planificación del sistema de movilidad, el Ayuntamiento de Budapest tiene la responsabilidad y los distritos, como es el caso de Csepel, apenas pueden influenciar en él.

El tema del efecto de la planificación urbana a la planificación de la movilidad puede evaluarse en dos dimensiones:

El problema puede evaluarse en dos dimensiones: (1) en el nivel amplio de la ciudad, planes de desarrollo estratégico, y (2) en el nivel de desarrollo urbano a gran escala, donde se puede valorar el impacto directo de la movilidad.

En el nivel amplio de la ciudad la planificación de la movilidad urbana y la planificación del desarrollo urbano deberían ir de la mano, donde los planes de movilidad se basen en planes de desarrollo urbano (planes estratégicos – conceptos, programas) y viceversa. La planificación de la movilidad se basa en directivas nacionales o de la UE como el Libro Blanco del 2001. Pero estas estrategias algunas veces son demasiado blandas, y no crean un marco de trabajo verdadero para la planificación sectorial. En algunos csos, los planes o ideas de movilidad exactos existen antes de que se cree una estrategia más amplia o las estrategias deben seguir y apoyar los planes de movilidad existentes.

En el caso de proyecto de desarrollo a gran escala el impacto directo de la inversión sobre la práctica de la movilidad urbana se mide o es valorada por diferentes medios. En conjunto no hay herramientas eficaces para medir el impacto de la movilidad y dar información a la realización de la inversión.

[B]: La respuesta no concierne al aspecto legislativo o no tiene motivaciones administrativas. En cuanto al aspecto práctico, hay casos donde los impactos sobre el desarrollo urbano resultan de la práctica de la movilidad urbana, pero no vinculados a unos antecedentes legislativos especiales.

Normalmente la necesidad para la movilidad urbana surge de las estrategias de desarrollo urbano. Pero algunas veces los proyectos de movilidad urbana determinan estrategias de desarrollo urbano de una manera poco saludable. Esto ocurre cuando un elemento sectorial se coloca por encima a un nivel más alto por voluntad política y la estrategia urbana tiene que incorporarlo sin un control estricto. Puesto que la implementación de los proyectos de desarrollo urbano apenas siguen guías conceptuales (excepto para la planificación espacial) podemos afirmar que los desarrollos de movilidad a gran escala en su mayoría simplemente siguen los procedimientos de desarrollo urbano.

En paralelo, los nuevos desarrollos también generan nuevos proyectos de desarrollo urbano. En la mayoría de los casos hay un lapso de tiempo que está representado por la porción de los costes del desarrollo: la esfera pública financia los proyectos de movilidad mientras que la esfera privada financia las inversiones privadas. La esfera pública no se beneficia del incremento del valor del espacio causado por su tipo de inversiones de movilidad.

■ CATANIA

[A]: ---

[B]: Se busca un marco para la valoración de las prácticas de Movilidad Urbana a partir del Plan de Tráfico Urbano, que la ciudad de Catania todavía no ha adoptado, ya que su alcalde ha sido encomendado Comisario de Tráfico por el gobierno italiano y esto le da potestades que, aparte de eso, dedica al Plan

■ LÁRNACA

[A]: ---

[B]: Se lleva a cabo una valoración de impacto medioambiental en la etapa de planificación que incluye temas de desarrollo urbano

■ VALLADOLID

[A]: Valladolid tiene un PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA. Este plan define cómo y en qué términos puede ser el desarrollo de cada zona de la ciudad. En este PLAN están definidos también, derechos de paso, ubicaciones de aparcamientos y otros temas relacionados con la movilidad.

[B]: Valladolid tiene un PLAN DE MOVILIDAD URBANA INTEGRADA. El objetivo es diseñar diferentes acciones para desarrollar tanto la red urbana como la red de transporte colectivo público para satisfacer la demanda de transporte.

■ VALLETTA

Esta valoración del marco de trabajo recae en dos organizaciones, la Autoridad de Medio Ambiente y Planificación de Malta (MEPA) y la Autoridad de Transporte de Malta (ADT).

Sin embargo, los problemas identificados con los procedimientos adoptados son los siguientes:

- Los puntos de referencia de las memorias no son compatibles entre sí; tienden a competir unos con otros.
- No hay medidas de cumplimientos anuales establecidos y objetivos con los resultados publicados.
- La historia ha mostrado que en algunos casos las valoraciones de las memorias tienden a ser “reaccionarias” a los sucesos, que habían ocurrido con anterioridad y así ha tenido un efecto perjudicial para el medio ambiente.

Aunque los informes “internos” desarrollados por las dos organizaciones arriba citadas han identificado un número de iniciativas e ideas de políticas, sucesivos documentos han fracasado en la vinculación del concepto de planificación urbana con las formas modernas de tránsito limpias o no se han comprometido en una estrategia estructurada.

Las políticas producidas por MEPA establecían marcos de política de estructuras para que fueran implementadas, sin embargo no han sido concebidas debido a factores externos más allá de su control. La falta de propiedad y la fragmentación obstaculizaron la implementación de la política.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A]: ---

[B]: La legislación en vigor requiere que todos los proyectos importantes estén sujetos a la valoración del impacto medioambiental antes de la aprobación final (los proyectos importantes están definidos claramente en la legislación). Este procedimiento implica el impacto sobre el tejido urbano así como las funciones. Sin embargo, el resto de las otras prácticas están exceptuadas de esa obligación y todo se deja a las iniciativas ad hoc de (sólo un pequeño número) las autoridades afectadas.

3.3. PROCEDIMIENTOS [A2]

Procedimientos adoptados para la valoración de la interacción entre movilidad y desarrollo.

P: ¿Qué tipo de procedimiento es adoptado habitualmente para valorar el impacto?

■ ALEX'POLIS

[A] Desarrollo >>> Movilidad

En todos los instrumentos de planificación anteriormente mencionado, el primer paso es examinar el sistema de propiedad de suelos (tipo, densidad, ubicación espacial etc.) y puede realizarse una información positiva y entonces determinar la forma y el tamaño del sistema de transporte/movilidad urbana que corresponderá con las necesidades de la región.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

De acuerdo con el tipo y el tamaño de los proyectos, podría ser un estudio complementario (Tipo A: proyectos a gran escala – metodología múltiple de valoración del impacto) o un simple cuestionario (Tipo B: proyectos a pequeña escala – cuestionarios de prueba con variables SI o NO)

■ CATANIA

[A] Desarrollo >>> Movilidad

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Tiene que establecerlos el Plan de Tráfico Urbano

■ CSEPEL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

En el nivel 1, las estrategias de desarrollo urbano contienen capítulos de movilidad (prioridades) y estas prioridades deben convertirse en planes de movilidad exactos, y posteriormente en proyectos. Si la práctica implementada encaja con el objetivo original del documento de planificación urbano y se puede hacer una información positiva, la planificación de movilidad y la urbana tienen una sana relación, no teniendo ninguna de ellas un dominio real sobre la otra. La siguiente revisión de las estrategias de movilidad puede responder a una estrategia de desarrollo urbano más amplia, si los objetivos originales fueran a alcanzarse.

En el nivel 2 deberíamos diferenciar entre tipos de obligaciones legales:

- La interacción entre el desarrollo urbano y las necesidades de movilidad están manejadas a través de los planes de desarrollo espacial. Sin embargo no hay obligaciones legales que aseguren que ciertos desarrollos no se implanten mientras la infraestructura del transporte necesaria no sea completada.
- Desde el 2006 hay una nueva posibilidad establecida en la ley de la construcción que permite a los ayuntamientos realizar contratos con los constructores con el fin de forzarles a financiar ciertas inversiones públicas conectadas a sus proyectos. La mayoría de la infraestructura del transporte necesita financiarse de esta manera.
- De acuerdo con la ley de construcción es obligatorio crear cierto número de aparcamientos por cada unidad residencial y también por un espacio de oficina determinado. Esto indicaría que al menos el efecto del aparcamiento de los desarrollos urbanos a gran escala están por tratar.
- Hay regulaciones que hacen obligatorio llevar a cabo una valoración de impacto ambiental antes de la construcción de centros comerciales por encima de un cierto tamaño. Esta valoración aborda también las necesidades de movilidad. (No hay obligaciones similares en el caso de los rascacielos ya que está prácticamente prohibido construir por encima de una determinada altura).

[B] Movilidad >>> Desarrollo

■ LÁRNACA

[A] Desarrollo >>> Movilidad

En la etapa de planificación se lleva a cabo una valoración del impacto ambiental que incluye temas de movilidad y simulaciones de la movilidad. Tras acabar la práctica urbana se lleva a cabo un censo de tráfico para valorar lo apropiado de la práctica.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

■ VALLADOLID

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Los proyectos de los nuevos desarrollos “teóricamente” deben contener información sobre el impacto de la nueva movilidad generada. Las normas sobre los límites de generación de la movilidad relativos a estos proyectos están fijadas en el PIMUVA (Plan de Movilidad Urbana). Deben calcular el número de desplazamientos nuevos generados, su impacto en los itinerarios actuales y por último las soluciones propuestas.

Para valorar el impacto sobre la movilidad urbana resultante de la Planificación Urbana, después de su conclusión, el único procedimiento es a través de la observación (nuevos atascos, nuevos accidentes...).

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Cuando el departamento de urbanismo decide trabajar en un área de la ciudad, tiene que consultar al departamento de movilidad. El departamento de movilidad sugiere soluciones sobre la movilidad (tipo y tamaño de las calles, el número de carriles, plazas de aparcamiento). Después, el departamento de transporte público establece servicios de autobús basándose en la demanda

■ VALLETTA

Con la formación de los Proyectos y la unidad de Coordinación dentro del Ministerio de Desarrollo Urbano y Carreteras, la importancia de tener tal valoración se realiza en la futura política de desarrollo combinando tanto el tránsito como la planificación urbana a través del Desarrollo Orientado del Tránsito (TOD).

Así, esta ‘laguna política’ tiene que ser dirigida. En la actualidad esta unidad está en la etapa de investigación y desarrollo definiendo el cumplimiento y el régimen de inspección, que ha sido etiquetado como la ‘Valoración del Cumplimiento de la Regeneración’ (RPA).

El marco tras este principio se basa en medidas de éxito de reforma política encontradas en el Reino Unido y en el Estado de Victoria, Australia, conocido como “Valor Óptimo,” que depende de los indicadores de cumplimiento. Está previsto que la medida se desarrollará a través de una posible coinversión con un socio europeo a lo largo del año próximo.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Cualquier proyecto de desarrollo urbano (centro comercial, aparcamiento, complejo industrial o de ocio) necesita un permiso de tráfico antes de que se expida un permiso de construcción. Este permiso es resultado de la obligación del constructor de construir un aparcamiento dentro de la urbanización. Como resultado, la valoración del impacto del tráfico está relacionada con la operación normal del aparcamiento y no comprende el acceso a la urbanización para otros modos de transporte (taxis, autobuses, motocicletas etc.). Esto es un serio inconveniente porque el uso cada vez mayor de motocicletas y taxis para este tipo de desplazamientos.

La valoración del impacto en el tráfico se basa en modelos de asignación de tráfico de una sola dimensión y en gráficos normativos. Por ello el producto de la valoración es habitualmente ambiguo y bastante minusvalorado. El impacto en el tráfico es limitado a la sobrecarga de los enlaces adyacentes y de las interconexiones pero no se extiende a, por ejemplo, la ocupación de la oferta de aparcamiento en la calle o a los efectos en los cruces de peatones.

El procedimiento arriba señalado se aplica en aparcamientos de capacidad de más de 200 plazas. Las urbanizaciones más pequeñas no están sujetas a la legislación.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Hay 2 tipos de procedimientos de valoración de impacto medioambiental, dependiendo del tipo y del tamaño de los proyectos a los que atañe (definidos claramente por la legislación).

El procedimiento de tipo A es una estricta metodología de valoración de impacto de multicriterios especificada por la legislación, que requiere un montón de recursos y esfuerzos y habitualmente es sujeto de estudios adicionales.

El procedimiento de Tipo B, que se refiere a proyectos importantes a menor escala, es un cuestionario sencillo SI/NO que tiene que acompañar los estudios técnicos. Este cuestionario es largo y abarca todos los parámetros importantes, pero la respuesta que se proporciona no necesita estar apoyada en pruebas pertinentes.

3.4. TIPOS DE REFERENCIAS UTILIZADAS [A3]

P: ¿Qué tipo de referencia, si la hubiere, se ha utilizado?

■ ALEX'POLIS & CATANIA

Ninguna, por el momento.

■ CSEPEL

Generalmente se utiliza un punto de referencia comparativo cuando el método de planificación o un tipo de proyecto dado se comparan a otros con el fin de obtener los resultados más apropiados. Pero las normas de este proceso no son generales.

Dependen del proyecto de planificación urbano dado cuando producen impactos en la movilidad urbana.

En general, hay indicadores que han de mostrarse antes y después de la inversión, como el incremento del uso del coche individual por metro cuadrado de oficina, o el número de coches por apartamentos, etc....

Por otra parte, las necesidades de proyectos de movilidad nuevos son a menudo mayores que los recursos financieros disponibles, en tanto que la metodología de selección del proyecto está más o menos basada en fuertes decisiones políticas. Claramente, los estudios de viabilidad (valoraciones del impacto, CBAs, etc....) tienen que demostrar la necesidad de una práctica de movilidad dada comparada a otras que no están financiadas. Esta es la razón de que los proyectos de movilidad escogidos puedan tratarse después como partes de una estrategia de desarrollo más amplia.

■ VALLADOLID

[A] Desarrollo >>> Movilidad

1. Esperar que la nueva práctica se estabilice (estado de equilibrio).
3. Valorar la movilidad generada (incremento del volumen de tráfico, nuevos itinerarios...) y opinión pública relacionada.
4. Intentar y solucionar los nuevos problemas (por ejemplo. cambio de calles de un sola dirección, instalación de semáforos, prohibiciones de giros de 90° o de 180°, nuevas paradas de autobús.)

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Habitualmente las acciones sobre la movilidad siguen las prácticas de urbanismo, pero el punto de referencia más importante es la experiencia y el conocimiento de la ciudad. Es muy importante recopilar información previa sobre proyectos similares y revisar los resultados.

■ VALLETTA

El concepto de punto de referencia ha sido identificado como el elemento más importante de cualquier política de desarrollo dentro del MUDR, desde las etapas del R&D hasta la actual implementación. La aplicación de los conceptos del punto de referencia se utiliza como la clave que más influencia tiene para la dirección y la plataforma de lanzamiento para un número de nuevas y excitantes iniciativas.

De la comparación de procesos, el MUDR ha alcanzado un excelente marco, para sus necesidades de desarrollo actuales y futuras. La aplicación del punto de referencia ha sido la aplicada en los siguientes documentos desarrollados por el MUDR:

1. Una estrategia política para el Desarrollo Urbano y Transporte Terrestre
2. un Sistema BRT para las Islas de Malta.
3. Conexión Vertical de Valletta (Funicular y Ascensores).
4. Una Estrategia de Transporte Público para Malta.
5. Una Agencia de Regeneración Urbana para las Islas de Malta.

Como parte del proceso de desarrollo político, el equipo de Desarrollo de la Investigación y Política del MUDR revisó no solo políticas de la Unión Europea, de un Estado Miembro, nacionales y locales sino que llevó a cabo una investigación en el tránsito y la planificación urbana de destinos de islas internacionales. Este proceso comparativo cotejó la isla de Malta con algunos de los siguientes ejemplos: La Isla de Wight, Chipre, Ibiza, Lanzarote, Mallorca, Menorca, Tenerife, Creta, Kos, Rodas, Las Islas del Canal, Barbados, Bermuda, Jamaica.

La investigación incluía un análisis comparativo de lo siguiente:

1. Los diferentes tipos de de modalidad de tránsito dentro del estado.
2. Ubicación de los puntos de tránsito público – por ejemplo Estaciones de Autobús, itinerarios, etc.
3. Infraestructuras de carreteras.
4. Importantes ejes turísticos en la isla.
5. Infraestructura a gran escala y proyectos de construcción.
6. Estrategias y políticas de planificación.
7. Planes de mejora del transporte.
8. Provision histórica de la isla.
9. Población, demografía y cifras de propietarios de coches.

Con la aplicación del concepto de punto de referencia los funcionarios de MUDR fueron capaces de explorar y comparar los ejemplos de las mejores prácticas de entrega de transporte y urbana en el estado insular. Se identificaron un número de puntos de referencia al comparar Malta con la provisión encontrada en otros. Algunas de las islas examinadas han estudiado la reapertura de anteriores sistemas o la introducción de nuevas operaciones de tránsito. Un número de las islas estudiadas están también llevando a cabo a gran escala (cuando se las compara con el tamaño de la islas) proyectos de desarrollo y construcción.

Así, desde la perspectiva del MUDR en Malta, éste vio la adopción del "Desarrollo Orientado del Tránsito" (TOD) como una guía de la planificación y del tema del tránsito en el desarrollo de todas las políticas y publicaciones. Se cree que la aplicación del TOD animará al uso continuado del transporte público terrestre que implica la planificación del uso del suelo, a través de la planificación de una nueva urbanización del suelo y de la gestión del suelo existente. Este proceso continuo continuará siendo utilizado por el MUDR para futuras medidas, proyectos de tránsito, urbanos y medidas políticas.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

El punto de referencia utilizado está limitado a (a) la estimación de los picos, basados en gráficos normalizados diseñados por el Ministerio de Medioambiente, Planificación Física y obras Públicas (MEPPPW) y (b) los 6 niveles de servicios definidos por el Manual de Capacidad de autopistas. Los datos aportados y los resultados de los procesos de modelación no son revisados sobre la base de ningún punto de referencia.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

No hay establecido un punto de referencia. La valoración es producto de las negociaciones entre la autoridad de control y los instigadores de las prácticas, incluyendo su apoyo técnico y asesor.

3.5. CONSECUENCIAS DE LOS PROCEDIMIENTOS SOBRE PLANIFICACIÓN [A4]

P: ¿Cuáles son las consecuencias habituales de los procedimientos mencionados?

■ ALEX'POLIS

[A] Desarrollo >>> Movilidad

En la mayoría de los casos, las prácticas que se esperaban de los instrumentos de planificación no se apoyan por las prácticas de movilidad apropiadas. Esto da como resultado la ausencia de procedimientos integrados.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Como norma, las prácticas de movilidad se implementan sin ningún procedimiento para la valoración del impacto de la Planificación/Desarrollo Urbano

■ CATANIA

Cambio en la planificación

■ CSEPEL

La integración de las necesidades de movilidad y urbanas es más fácil de implementar en el caso de proyectos de desarrollo urbano a menor escala, donde el inversor paga por la nueva estructura de movilidad, y cuando el impacto del urbanismo en la movilidad urbana es obvio. El problema surge cuando se implementan proyectos a gran escala y los efectos sobre la movilidad no son valorados de manera apropiada. La herramienta para la integración es en este caso el diseño especial, pero no hay obligaciones para el orden apropiado de inversiones con el fin de que las inversiones de la movilidad precedieran a otras construcciones a mayor escala, y las inversiones de movilidad habitualmente se ahorran.

■ VALLADOLID

Los procedimientos no son siempre llevados a cabo, ya que es más rápido y más fácil lanzar prácticas sin concertación con otros departamentos.

■ VALLETTA

Debido a los estudios del punto de referencia previo y la aplicación de TOD, en la actualidad todos los documentos de MUDR llevan la denominación de marca 'TOD' y los principios de TOD están adheridos totalmente como un impulsor estratégico clave.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

La mayoría de los desarrollos urbanos crean costos más altos de lo previsto para la construcción y el medioambiente en su vecindad. El tráfico y su accesibilidad habitualmente se deterioran gracias a la infravaoración del impacto. El espacio para los peatones, la comodidad y la seguridad está restringidos de manera continua.

En los pocos casos donde tal fenómeno no sucede es debido a la voluntad de los constructores de ofrecer soluciones atractivas a sus clientes y no por las medidas adoptadas por las autoridades (requerimientos mínimos que no son suficientes la mayoría de las veces).

[B Movilidad >>> Desarrollo

Excepto por unos pocos casos específicos, no ha habido ningún cambio en la planificación y estudio de las prácticas materia de la valoración del impacto medioambiental como resultado de este procedimiento. La mayoría de los procedimientos de valoración llevan a la aprobación de las prácticas.

Además, no ha habido ninguna petición de organismos científicos, profesionales o sociales a las autoridades para extender el marco a más prácticas con excepción de los que se encuentran determinados por la legislación.

3.6. INFORMACIÓN DE LA VALORACIÓN DEL IMPACTO EN PLANIFICACIÓN [A5]

P: ¿Con qué frecuencia los resultados de la valoración del impacto modifican la práctica inicial?

[A] Desarrollo >>> Movilidad

	Nunca	Raramente	Algunas veces	A menudo	Siempre
ALEX'POLIS		X			
CATANIA				X	
CSEPEL		X			
LÁRNACA			X		
VALLADOLID		X			
VALLETTA				X	
ATENAS OCCIDENTAL		X			

[B] *Movilidad >>> Desarrollo*

	Nunca	Raramente	Algunas veces	A menudo	Siempre
ALEX'POLIS					X
CATANIA				X	
CSEPEL		X			
LÁRNACA			X		
VALLADOLID		X			
VALLETTA			X		
ATENAS OCCIDENTAL		X			

Algunos comentarios útiles:

■ ALEX'POLIS

[A] *Desarrollo >>> Movilidad*

Incluso aunque los resultados de la valoración del impacto de las prácticas de valoración urbana sean tenidos en cuenta en los procedimientos de planificación urbana, hay pocos casos donde los resultados puedan cambiar las prácticas iniciales de la planificación especial. Las prácticas de movilidad urbana están siendo conformadas a las especificaciones del plan especial en vigor.

[B] *Movilidad >>> Desarrollo*

Cada práctica de movilidad urbana deberían ajustarse a las directivas dadas por los instrumentos de planificación (Planes Maestros Metropolitanos, Planes Integrados de Intervención Urbana, Planes Territoriales Municipales, Planos de desarrollo Urbanístico, Estudios de Regeneración). Por lo tanto el desarrollo/ planificación urbana funciona más como un marco que tiene efecto en las prácticas de movilidad urbana y no lo contrario. Generalmente, con referencia a las valoraciones del impacto medioambiental, éstas se elaboran de acuerdo con las prácticas iniciales, minimizando las oportunidades de cualquier modificación.

■ CATANIA

A pesar de que no hay marco para una evaluación ex post, la valoración de las prácticas de movilidad urbanas (que habitualmente se realiza a través de la observación "visual" de sus efectos) muy a menudo aporta algunas modificaciones.

■ CSEPEL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Existe escasa información de los estudios sobre el impacto de la movilidad que haya dado como resultados la modificación en la realización de proyectos concretos de desarrollo urbano. En gran parte no el proyecto de desarrollo mismo sino la estructura de la movilidad cambia como resultado de los estudios del impacto.

Es más habitual que las prácticas de movilidad tengan impactos en otras prácticas de movilidad urbana algunas veces causadas por proyectos de desarrollo urbano más generales (reacciones en cadena).

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Los procedimientos de valoración del impacto generalmente apoyan las ideas originales, no dando alternativas reales que podrían dar como resultado la reestructuración o la mejora de los planes originales. Las nuevas prácticas de movilidad generan nuevas necesidades para el desarrollo urbano. La valoración del impacto de las prácticas de movilidad en este caso se realiza por el mercado: se aplican nuevas inversiones que incrementan la necesidad de nuevas soluciones de transporte.

■ LÁRNACA

En caso de que los resultados de la valoración del impacto muestren una desviación significativa de los planes iniciales, entonces se modifican como corresponde.

■ VALLADOLID

[A] Desarrollo >>> Movilidad

El departamento de movilidad sugiere soluciones, pero después de que se ha tomado la decisión de implementar una práctica, por lo que resulta que la solución se sugiere después en vez de antes.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Una práctica puede algunas veces ser modificada, pero únicamente a pequeña escala y/o por la obtención de resultados muy importantes. La mayoría de las decisiones son difíciles de cambiar

■ VALLETTA

[A] Desarrollo >>> Movilidad

El proceso de consulta y de examen riguroso positivo (Aplicaciones de Planificación MEPA) determina la viabilidad del impacto medioambiental del proyecto y si éste encaja con los parámetros de planificación para las políticas estratégicas y locales.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Por ahora el público no ha sacado provecho de la consulta como proceso de planificación. Aunque la consulta es un procedimiento legal sólo se utiliza la opinión del ciudadano en asuntos "candentes" de proyectos locales y nacionales.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Los cambios o abandonos de los planes iniciales no son frecuentes a menos que se identifiquen pronto serios errores en la planificación.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Excepto en unos pocos casos específicos no ha habido ningún cambio en la planificación y los estudios de la materia de las prácticas para la valoración del impacto medioambiental como resultado de este procedimiento. La mayoría de los procedimientos de valoración llevan a la aprobación de las prácticas.

Además no ha habido ninguna petición de organismos científicos, profesionales o sociales para extender el marco a más prácticas con excepción de los que están determinados por legislación.

3.7. PROCEDIMIENTOS DE RESPUESTA/ADAPTACIÓN EN CASO DE IMPACTO NEGATIVO [A6]

P: ¿Cuál es el procedimiento habitual adoptado en caso de efectos negativos estimados?

■ ALEX'POLIS

Las directivas dadas por los instrumentos de planificación no permiten en ningún caso la generación de efectos negativos en la movilidad urbana. Esto está también asegurado por el hecho de que durante la elaboración y antes de la aprobación de los planes espaciales, se tiene en cuenta todos los parámetros que afectan directamente o indirectamente la movilidad urbana de la región.

■ CATANIA

La práctica a menudo se retira.

■ CSEPEL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Los efectos negativos previstos en Hungría de ciertos desarrollos (bien en la fase de planificación bien en la fase de realización) pueden movilizar ONG, algunas de las cuales son constructivas mientras que otras son demostrativas. Algunas veces estas ONG son meros instrumentos en manos de las fuerzas políticas, utilizadas para bloquear una inversión concreta. Es más, la cultura y los antecedentes administrativos para hacer un socio igualitario de una ONG son demasiado endebles. Habitualmente la gente se inclina a aceptar los efectos negativos sin luchar por la verdad. En principio es posible protestar contra un permiso de construcción si se estiman efectos negativos, pero esto no es frecuente. Cuanto más local es el proyecto y las partes interesadas limitadas, menos pueden reducirse los efectos negativos causados a través de las negociaciones.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Como los estudios de impacto a menudo están financiados por el inversor resulta que el papel de la valoración es más simbólico que real, los efectos negativos que se muestran habitualmente se reducen al compararse con las ventajas con el fin de permitir la inversión. En el caso de que se estimen efectos negativos reales en el período de la planificación, tienen que prepararse alternativas modificadas de la versión original. Si los efectos negativos se muestran después de la iniciación de la inversión, se pueden adoptar medidas de reestructuración más pequeñas, pero sólo si la presión social es muy intensa. De cualquier forma, la protesta no es lo suficientemente fuerte todavía en el caso de proyectos de movilidad urbana.

■ VALLADOLID

Los resultados sirven para modificar fases futuras o proyectos futuros

■ VALLETTA

El Consejo de MEPA a menudo propone reconsideraciones y cambios en los planes para cualquier proyecto, que no alcance las condiciones del Directorado de MEPA. Si esto no es posible los Consejos dictan denegaciones.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Revisión de los estudios y campañas de promoción para aliviar la presión social en igual proporción.

3.8. INFLUENCIA DE LA INTERVENCIÓN SOCIAL [A7]

P: ¿Hasta qué punto las presiones sociales pueden interferir en y modificar el resultado del procedimiento??

	Nunca	Raramente	Algunas veces	A menudo	Siempre
ALEX'POLIS			X		
CATANIA				X	
CSEPEL		X			
LÁRNACA			X		
VALLADOLID			X		
VALLETTA			X		
ATENAS OCCIDENTAL				X	

Algunos comentarios útiles:

■ ALEX'POLIS

El grado de implicación ciudadana y su papel con respecto a los resultados del procedimiento (impacto de la planificación urbana sobre la movilidad urbana) se define a través de las consultas públicas / discusiones abiertas que tienen lugar para la aprobación de planes espaciales

■ CATANIA

Los políticos son muy sensibles a las actitudes de los ciudadanos. Los propietarios de comercios, en particular, han influenciado a menudo en las decisiones acerca de la movilidad urbana.

■ CSEPEL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

La presión social se formula principalmente a través de las ONG (ver más arriba). La mayoría de los grupos sociales, sin embargo, no son capaces de valorar los efectos finales negativos de movilidad del desarrollo urbano y, de ahí que no haya protestas.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Habitualmente la presión social en Hungría no es lo suficientemente fuerte para modificar los procedimientos del desarrollo urbano a una escala mayor. Únicamente los proyectos locales pueden ser alterados por la presión social, teniendo en cuenta que las protestas tienen el respaldo político.

■ LÁRNACA

Los temas sociales son muy importantes y constituyen una parte importante de la valoración del impacto inicial.

■ VALLADOLID

La presión social es muy importante debido a que los políticos tienen las decisiones finales. No obstante, las autoridades tienden a adoptar una posición más firme para evitar perder su credibilidad.

■ VALLETTA

[A] Desarrollo >>> Movilidad

La consulta pública no se contempla de manera positiva pero lentamente se está volviendo una práctica normal con los ciudadanos implicados en el proceso. A menudo los ciudadanos no se aprovechan de este servicio.

[B] Movilidad >>> Desarrollo

Ha habido casos donde las presiones sociales han determinado el proceso de las aplicaciones y diseños del proyecto.

■ ATENAS OCCIDENTAL

[A] Desarrollo >>> Movilidad

Es a menudo el caso que cuando las prácticas mal diseñadas o excesivas incurrir en efectos obvios en sus inmediaciones, son fácilmente paralizadas por los vecinos o por las asociaciones medioambientales/sociales.

[B Movilidad >>> Desarrollo

Es a menudo el caso que cuando las prácticas mal diseñadas o excesivas incurrir en efectos obvios en sus redes de transporte (por ejemplo congestión, percibida o real), que son fácilmente detenidas por los vecinos o por las asociaciones medioambientales/sociales.

3.9. VARIACIÓN DEBIDA A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO [A8]

P: En lo concerniente a los procedimientos arriba expuestos, ¿Están diferenciados como una función del nivel de implicación del sector privado?

Todas las otras ciudades: NO

■ **VALLETTA:** SI. El sector privado a menudo reacciona de manera diferente y salvaguarda sus intereses planificando y desarrollando a través de la implicación directa en el proceso de planificación.

Comentarios generales y declaraciones:

■ ALEX'POLIS

Una mejor integración de la planificación del transporte especial es una clave para obtener una mejor accesibilidad y para gestionar la necesidad de desplazarse. A nivel de planificación urbana, esto se puede conseguir a través de, por ejemplo, una mezcla espacial mejor de las actividades económicas apoyadas por la mejora en las instalaciones de transporte público, para la bicicleta y para el desplazamiento a pie y restricciones en el aparcamiento. («¿Nos movemos en la dirección correcta? Indicadores sobre la integración del transporte y medioambiente en la UE», Agencia Europea de Medioambiente, temas Medioambientales serie No 12, Feb 2000).

■ LÁRNACA

Las valoraciones del impacto medioambiental que rodean los temas económicos, sociales y técnicos / medioambientales se revisan por un departamento del gobierno independiente para asegurar que las decisiones que se adoptan son imparciales.

■ VALLETTA

La política del MUDR de TOD ha combinado la regeneración urbana con modos de tránsito. Así esta aceptación de un número de estas ideas ayudará a Valletta y al Área del Puerto reformar de manera efectiva la planificación del uso del suelo, apoyada por un sistema de tránsito moderno del siglo XXI.

Esta adopción de política tiene un enfoque holístico y amplio hacia la obtención de una estrategia de gobierno común. La adaptación del concepto de Desarrollo Orientado del Tránsito, aplicado de manera local se busca para crear una sinergia entre todos los proyectos más importantes de Malta en los temas de transporte terrestre al tiempo que se revitalizan los barrios urbanos y suburbanos, las comunidades y la economía de las islas de Malta.

Se contempla que el desarrollo de las medidas de realización de RPA basadas en los principios de TOD ayudaría a crear las relaciones entre el impacto sobre la movilidad urbana resultante de la Planificación Urbana / prácticas de Desarrollo y viceversa. Los resultados del desarrollo de esta política capacitarán al MUDR para planificar de manera efectiva las futuras necesidades de tránsito, movilidad y el desarrollo urbano de Valletta y el Área del Puerto.

El desarrollo de esta estrategia está adoptando un "enfoque renovado" al diseñar ideas alternativas a las presentadas en estudios anteriores, políticas y planes. Este enfoque renovado no buscará reinventar sistemas sino regenerar de manera constructiva, modernizar y gestionar de nuevo elementos establecidos. Estos formarán la base de un conjunto flexible de planes de implementación como una garantía de catalizar una estrategia orientada de los proyectos.

■ ATENAS OCCIDENTAL

En resumen:

- La práctica actual y la legislación impone una valoración del impacto más o menos efectiva para trasladar los proyectos físicos por encima de un cierto umbral definido por ley.
- Todas las otras prácticas no están valoradas aunque deberían.
- Parece que los efectos sobre el tejido urbano de prácticas más blandas, tales como esquemas de gestión del tráfico, no son percibidas por las autoridades, los profesionales y ciudadanos como importantes, aunque en muchos casos la realidad las manifiesta.



4. TEMA B: EVALUACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOBILIDAD URBANA

Los hallazgos de los trabajos de punto de referencia en este capítulo revelan que las prácticas de movilidad están evaluadas por el bien de la formalidad en vez de por el bien de la instrucción y del avance. Existen dos inconvenientes identificados:

- I. *La evaluación ex ante a menudo unidimensional o con un ámbito estrecho y ciertamente estático.*
- II. *La evaluación ex post está restringida en la mayoría de los casos al objeto físico y sus aspectos financieros.* Las ciudades muy raramente evalúan el cumplimiento de una práctica de movilidad a través de un enfoque unidireccional que rodea todos los índices de cumplimientos principales y su impacto.

Como resultado de lo expuesto más arriba, los urbanistas están desperdiciando una ocasión única de aprender y mejorar sus tareas y destrezas prácticas, puesto que, a pesar de que la evaluación *ex post* puede llevar a una mejor planificación y evaluación *ex ante* en el futuro cercano, tales ejemplos ocurren muy raramente debido tanto a una falta de recursos y de voluntad política.

En ningún sitio en la base material puede verse enfoque sistemático y dinámico, como se esbozó anteriormente y, por lo tanto, este capítulo está dedicado principalmente a valorar las lagunas y los cuellos de botella de la práctica actual más que a proporcionar ejemplos de buenas prácticas.

4.1. ESTUDIOS DE LOS CASOS RELATIVOS AL TEMA

4.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE ATENAS OCCIDENTAL – PROCESO DE EVALUACIÓN DEL EJE CENTRAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE (CAST)

4.1.1.1. Resumen de la Práctica

El CAST es un concepto de cordialidad entre todos los usuarios del transporte urbano: peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público e incluso conductores de coches lentos. Por otra parte el CAST opera a lo largo de toda la zona urbana de Atenas Occidental enlazando los núcleos municipales a las densas áreas residenciales y espacios públicos. El Proyecto Piloto Urbano SWANS (Proyecto de Novedades Sostenibles de Atenas Occidental) propuso el establecimiento de un gran número de intervenciones distintas pero complementarias (23 acciones individuales en total), estructuradas alrededor de un número de componentes fundamentales. El Centro Intermunicipal para la Gestión de la Información forma la columna vertebral funcional de SWANS, mientras que el **Eje Central del Transporte Sostenible (CAST) es la columna vertebral física**. La Unidad para el apoyo a las PYMEs, un área de acción explícitamente aprobada en el documento Marco para la Acción de la CE, es la columna vertebral organizativa de la UPP, mientras que todas las funciones de gestión y financieras eran responsabilidad de la Fundación de la Gestión SWANS. Cada una de estas acciones realizaba acciones diferentes, complementando y reforzando la otra.

El informe integrado no solamente trasciende las competencias esenciales, sino que también se refleja en la formulación de acciones clave. Por ejemplo, CAST se planeó y diseñó utilizando un enfoque múltiple que comprende el cumplimiento Bioclimático, la compatibilidad del transporte (tanto privado como público) y la planificación urbana. La naturaleza y las necesidades de la localidad también influenciaron la decisión final para el itinerario del transporte sostenible.

4.1.1.2. Objetivos y estrategias

Se ha adoptado un enfoque sinérgico múltiple para la planificación y diseño de CAST – Eje Central para el Transporte Sostenible (junto con el Sistema de Info Bus, otra Acción paralela a la del PPU SWANS). Este enfoque se basa en 3 criterios principales: (a) proximidad a los centros sub-metropolitanos del área así como a las principales funciones urbanas tales como instalaciones educativas y sociales, de ocio y deportivas etc. **Para mejorar la centralidad**; (b) **priorización de medios de transporte sostenibles** (mini buses, peatones y bicicletas) en el CAST, y (c) la **adopción de principios de diseño bioclimáticos** para el micro diseño del espacio de CAST y **parámetros bioclimáticos** para la selección de sus enlaces específicos.

El enfoque anterior es apoyado posteriormente por el uso de Fuentes de Energía Renovables en los mecanismos de información del usuario tales como paradas de autobús inteligentes, kioscos de información y señales de mensajes variables. UPP SWANS se entendió como punto de arranque de un plan urbano más grande que abarcara la totalidad de Atenas Occidental, que podría ser implementado basado en las lecciones aprendidas de la implementación piloto actual.

La investigación Bioclimática apoyó la planificación y aspectos del diseño del UPP SWANS. En concreto, el enfoque se centró en el análisis de las características solares y aéreas de los enlaces de la carretera que inicialmente fueron seleccionados como partes del CAST. Este análisis da como resultado la asignación de cada enlace a prioridades bioclimáticas específicas, dependiendo de sus características físicas (altura y anchura) y su orientación.

4.1.1.3. Proceso e implementación del proyecto

El CAST ha sido concebido dentro del U.P.P. SWANS, pero las limitaciones presupuestarias han restringido la implementación a dos secciones de calles entre las docenas que constituyen el proyecto.

Estas dos calles tienen una longitud total de 1100 metros y han sido elegidas para actuar como piloto para el resto de las secciones debido a su ubicación en el centro en Peristeri y Aegaleo, los dos municipios mayores de Atenas Occidental.

Las dos calles (Markou Botsari en Aegaleo y Emiliou Veaki en Peristeri) han sido diseñadas utilizando principios bio-climáticos (dirección del viento, sombra natural, materiales y colores reflectantes, fuentes, persianas de madera) en términos de materiales y muebles. Estos principios permiten un descenso de la temperatura local de al menos 5 grados en comparación con calles adyacentes.

La superficie no separa de manera física los movimientos de los diversos usuarios. Estas separaciones se han conseguido únicamente con indicaciones de color.

El concepto de CAST generó el interés de la Autoridad de la Prefectura de Atenas (autoridad local de segundo nivel) que fundó ASDA con 1.750.000 euros para implementar el proyecto.

Las dos calles construidas son, naturalmente, parte de la red del itinerario del mini bus.

El tiempo de construcción fue más largo de lo esperado debido principalmente a cuestiones de índole administrativas que provocan la apertura de las dos calles a finales del 2000.

Las dos calles están operativas desde diciembre del 2000.

4.1.1.4. Procedimientos Adoptados

» Motivos

Impuestos por la propuesta aprobada y el contrato para todas las acciones, se puso énfasis adicional en el tema de CAST, debido a su alta importancia política y social para Atenas Occidental.

» Método

La evaluación múltiple comprende 3 dimensiones (criterios):

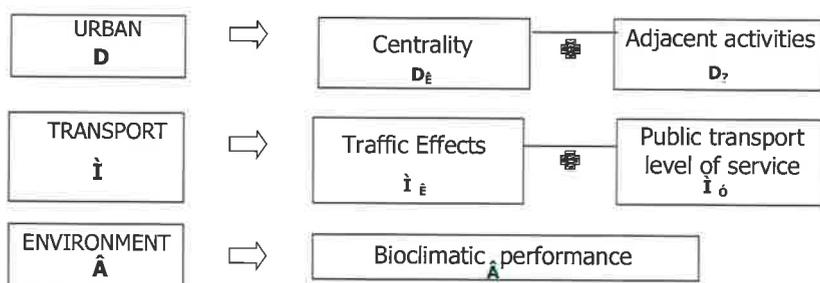
- Prioridad para un desarrollo y renovación urbano – Criterio Urbano.
- Compatibilidad con las funciones del transporte – Criterio del Transporte.
- Cumplimiento medioambiental – Criterio Mediambiental.

El Criterio Urbano asigna una alta puntuación a enlaces que:

- Estén localizados dentro de cualquiera de los 6 núcleos de la ciudad (sub-centros) de Atenas Occidental.
- Tiene múltiples actividades al borde de la carretera (comercio, ocio, recreación, servicios sociales, etc.).

El Criterio del Transporte asigna una alta puntuación a enlaces que:

- Se utilizan por líneas de transporte público frecuentes.
- No causan altos efectos negativos a la operación del tráfico a un área que lo rodea más amplia.



El Criterio Medioambiental asigna puntuaciones altas a los enlaces que estén caracterizados por un alto potencial bioclimático, por ejemplo, alto potencial de viento y bajo potencial solar (o, en otras palabras, mucha sombra). Debe de hacerse hincapié, sin embargo, en que, el potencial bioclimático puede ser mejorado a través de instalaciones técnicas tales como fuentes etc.

Ánái i ?	Í aúo	Áúú ...	Í Y-mé...	Á?i i ó								Óóóí ó		
A&A	ZÇó ó í aúó ó	Éúóç	ÚÚí áçç	óÚúóóóí	Í	3	2	5	1	1	2	3	10	ÉÉ
A&A	Áé .ÁúÚéç	Éóí é áúó ó	Éúó í i ó	óÚúóóóí	O	1	1	2	1	1	2	3	7	ÉÉ
A&A	Áé .ÁúÚéç	Éúó í i ó	Éúóá?í ó	óÚúóóóí	O	1	1	2	1	1	2	3	7	É
A&A	Áé .ÁúÚéç	Éúóá?í ó	Éúó áí éúó ó	óÚúóóóí	O	3	1	4	1	2	3	2	9	ÉÉ
A&A	Áé .ÁúÚéç	Éúó áí éúó ó	ó ÓúáéáÚç	óÚúóóóí	O	2	1	3	1	1	2	3	8	É
A&A	ÁÚÚí áçç	Éúóóí áúó ó	Éúó Áéú Ú áú ó	óÚúóóóí	O	3	1	4	1	2	3	2	9	ÉÉ
A&A	Í áá?ó ó	Éúóóó?í	ó Óúóá	óÚúóóóí	Í	2	1	3	1	3	4	3	10	ÉÉÉ
A&A	Í áá. Áéú Ú áú ó (D)	Éúóí áçç	Éúóáóóóí áí ?éí ó	óÚúóóóí	Í									É
A&A	D.ÓúáéáÚç	ó Óúóá	Éúóí ÓúáéáÚç	óÚúóóóí	Í									IV
A&A	Dánaóéáóí áí ?éí ó	Éúó. Áéú Ú áú ó	Éúó éí éúó ó	óÚúóóóí	Í	1	1	2	1	1	2	2	6	É
A&A	Óáúáí óáúÚí ó	ó ÓúáéáÚç	Éúóç	óÚúóóóí	Í	3	1	4	1	1	2	2	8	ÉÉÉ
A&A	Óúóóó?í	Éúó éí éúó ó	Éúóá?ó ó	óÚúóóóí	O	1	1	2	2	1	3	3	8	ÉÉÉ
A&A	Ó óúóá	Éúóá?ó ó	ó ÓúáéáÚç	óÚúóóóí	O	1	1	2	3	3	6	2	10	ÉÉ

El proceso múltiple se representa por el diagrama siguiente donde se muestra las 3 dimensiones principales (criterios) y los índices parciales de cumplimiento:

Índices $[Π_K]$, $[Π_X]$, $[M_K]$, $[M_Σ]$ y $[B]$ se les asignan puntuaciones de 1 (mejor) a 3 (peor), resultantes de un proceso tipo Delphy que implica una multitud de profesionales y científicos.

Para facilitar el proceso de selección, los enlaces candidatos estaban agrupados en 3 grupos de acuerdo con las puntuaciones en cada criterio.

Un ejemplo de la clasificación de enlaces se presenta más abajo para una muestra aleatoria de los enlaces. A los enlaces pertenecientes al Grupo 1 se les considera como los más atractivos para su implementación.

» Conclusiones

El enfoque múltiple adoptado implicó inicialmente la clasificación de todos los enlaces candidatos de acuerdo con su idoneidad con el modelo. Después de esto, ASDA seleccionó los 2 enlaces más "viables", en el sentido de que los 2 enlaces seleccionados tenían igual puntuación de cumplimiento con otra docena de enlaces, pero fueron ubicados en la 2 localidades más grandes y, por ello, su impacto fue considerado como más importante en términos de aceptabilidad política y prestigio. Por lo tanto, puede hacerse hincapié en que aquellos 2 fueron los más deseables política y socialmente.

4.1.1.5. Éxitos más importantes y Justificación

» Principales efectos positivos

Se estima que la apertura de esas 2 calles mejoró el atractivo de los 2 núcleos municipales del Peristeri y Aegaleo en grado sumo. Por ejemplo, durante los 3

primeros meses de la operación, se instalaron un gran número de tiendas y bares. Merece la pena destacar que una de las principales estaciones de radio, especialmente popular con el público más joven, trasladó sus estudios y su local a la calle Emiliou Veaki, mostrando así su interés en el área recientemente desarrollada. En conclusión, se cree que esta acción ha tenido un mayor impacto en la centralidad que las otras del proyecto.

Como resultado, los grupos de peatones y, en menor medida, la afluencia de ciclistas, se han incrementado de manera significativa en comparación con la situación "anterior".

No se han informado de conflictos y accidentes durante los seis primeros meses de las operaciones.

» [Aceptación](#)

El proceso de evaluación debe haber mejorado la aceptación política de estos 2 enlaces seleccionados porque las autoridades locales se sintieron seguras con el incremento del uso de los 2 enlaces por parte de sus ciudadanos (como clientes de los muchos proveedores de servicios que tenían que instalarse allí después de la implementación). En este caso, la aceptación política anticipó la aceptación social. Sin embargo la aceptación *ex ante* fue apoyada por el hecho de que grupos muy afectados por el tráfico de los coches (circulación y aparcamiento), tales como dueños de tiendas adyacentes, esperaban a una actitud muy permisiva por parte de las autoridades locales en lo concerniente a el orden sistemático de los enlaces de coche gratis y fueron justificados *ex post*, como se puede ver hoy en la actualidad. Claramente, si el ordenamiento se hubiera anunciado en la etapa de planificación, se cree que las reacciones habrían sido más negativas por parte de aquellos grupos debido a las restricciones impuestas al tráfico de coches y al aparcamiento.

4.1.1.6. Inconvenientes más importantes y Justificación

» [Principales efectos negativos](#)

(I) El principal problema identificado es que estas dos calles se usan a menudo para aparcamiento ilegal en la calle, ocupando así espacio de los peatones y los ciclistas e impidiendo el movimiento de los vehículos de transporte público. Este problema es inherente a los actuales hábitos de la población en Atenas más en general, pero se espera que disminuya con el paso del tiempo y que la gente aprenda a utilizar su espacio de acuerdo con lo previsto. La imposición del orden por parte de la policía municipal es deliberadamente muy permisiva, puesto que ASDA y las autoridades locales han optado por la forma del "aprendizaje a través de la experiencia" mejor que la forma de "detener a través de castigos".

(II) Evaluación *ex post* incompleta.

» Razones

No impuestas directamente por el contrato y la propuesta aprobados. La falta de (a) una motivación política y de una guía por parte de los ayuntamientos, y (b) recursos para llevar cabo las tareas de control y evaluación. Quizás las perspectivas para financiar a gran escala el proyecto eran demasiado débiles también, provocando un descorazonamiento de los actores concernidos (el equipo técnico de ASDA, asociaciones de ciudadanos, organizaciones medioambientales). Puede realizarse una evaluación no formal en la etapa presente contemplando la evolución del espacio de la calle, donde el cambio es obvio.

» ¿Debería ser evaluado?

Dependiendo de las perspectivas reales de implementación.

» ¿Por qué?

Si esto se contempla como un ejercicio de planificación, debería ser útil una evaluación *ex post*, incluso necesaria. Si, sin embargo, la escala completa de CAST se extiende más allá de los límites financieros y temporales de ASDA y sus 10 municipios especialmente, entonces una evaluación *ex post* únicamente serviría como un "aperitivo sin el plato principal".

4.1.1.7. Transferibilidad, Conclusiones and Beneficios

» Transferibilidad

El método de la evaluación *ex ante* es fácilmente transferible porque no está ávido de datos y es multidisciplinar, cubriendo así la mayor parte de las dimensiones principales del impacto.

» Conclusiones

Una evaluación *ex ante* debería siempre acompañar una práctica, porque ello facilita su aceptación y mejora su calidad y nivel de servicio.

Una evaluación *ex post* requiere mucho material y recursos humanos (recogida de datos, encuestas, procesado de datos etc.). Este puede fácilmente ser el pretexto para que los políticos omitan este paso arriesgado. En un proceso de participación sincero y abierto, sin embargo, este es un paso inapreciable de dar, porque puede proporcionar toda la información requerida para mejorar no solamente la práctica en sí sino los procesos y los métodos de diseño / planificación también.

» Beneficios

Profesionales de la planificación/diseño han recibido importantes lecciones del proceso de evaluación.

4.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE ALEXANDROUPOLIS – ESTUDIO DEL TRÁFICO Y DEL TRANSPORTE

4.1.2.1. Resumen de la Práctica

El estudio del transporte y del tráfico de Alexandroupolis fue encargado por decisión del Ayuntamiento de Alexandroupolis en 1999, con el objetivo de la confrontación a corto y a largo plazo de problemas de circulación de personas y vehículos en la ciudad de Alexandroupolis.

El estudio del tráfico identifica la necesidad de promover formas alternativas de transporte (medios públicos, bicicletas, mini bus para el centro etc.) como prioritarios para mejorar la calidad de vida.

4.1.2.2. Objetivos y estrategias

El examen de los problemas de tráfico y las razones que los crean, a través del registro cualitativo y cuantitativo de los elementos básicos de las circulaciones de la ciudad.

Las propuestas para las soluciones aplicables de manera inmediata que podrían apaciguar los problemas actuales. En el momento actual, debería estar claro que los problemas de tráfico tienen una naturaleza dinámica; cambian continuamente (por ejemplo, el incremento de coches). Esto significa habitualmente que aquellos problemas deberían ser controlados muy de cerca y abordados con las intervenciones y las mejoras apropiadas.

4.1.2.3. Proceso e implementación del proyecto

La primera fase del estudio incluye todos los componentes del sistema de circulación (red de carreteras, aparcamientos, seguridad vial, transporte público). Registrando y procesando todos aquellos datos mostraban la dirección general para las soluciones propuestas en la segunda fase del estudio.

Se llevó a cabo una investigación durante la elaboración del estudio basada en la cuestionarios que se referían a los usuarios de la ciudad, con el fin de investigar sus opiniones y preferencias en lo relativo a las intervenciones propuestas.

Los resultados de esta encuesta fueron una herramienta útil en el proceso de elaboración, proporcionando a los que adoptan decisiones una pista sobre la aceptación de las intervenciones propuestas y preparar la base para los cambios inminentes.

4.1.2.4. Problemas detectados

Los problemas detectados son los siguientes:

- La arteria central de la ciudad que cruza casi toda la ciudad, recoge la circulación interna y una gran parte de la circulación que la atraviesa.
- La disponibilidad de un pequeño número de zonas peatonales dispersas, que no componen una red que conecte las áreas básicas de interés peatonal (escuelas, plazas, lugares de entretenimiento, etc),
- Las líneas de ferrocarril aún cruzan el centro de la ciudad.
- La total ausencia de instalaciones para los ciclistas en una ciudad cuya superficie natural favorece esa clase de desplazamientos.
- Inseguridad de los peatones en los cruces.
- La peligrosidad de la red de carreteras, principalmente debido a la superposición de circulación local y de paso y la falta de visibilidad de los cruces (insuficiente señalización horizontal y vertical, aceras, etc.).
- Ausencia de un sistema de transporte público diseñado de acuerdo con las necesidades de los ciudadanos. El sistema actual es del tipo semi-urbano. Sus rasgos fundamentales son: bajas frecuencias, servicio solo de áreas adyacentes a las calles principales, etc...
- Falta de espacios de aparcamiento en el centro de la ciudad.
- Degradación medioambiental de la ciudad, causada por los efectos de la circulación (contaminación aérea y acústica, intrusión visual y degradación estética).

4.1.2.5. Propuestas

El estudio propone las siguientes soluciones:

- Una propuesta de organización del tráfico.
- Aplicación de la señalización vertical en la amplia área del centro.
- Nuevo plan para espacios de aparcamiento.
- Propuestas para medios de transporte urbano público.
- Red de carriles- bici.
- Señalización de las áreas escolares.
- Señalización informativa.
- Creación de una Oficina de Tráfico en el ayuntamiento de Alexandroupolis.

Las soluciones que fueron implementadas hasta la fecha para enfrentarse con los problemas de tráfico son los siguientes:

- Las principales calles del centro de la ciudad se han cambiado a un solo sentido.
- La creación de rampas en las aceras: Las rampas proporcionan acceso seguro y sin obstáculos a las personas y a los peatones con problemas de movimiento en la mayor parte del centro de la ciudad.
- La red de zonas peatonales: Ha habido una mejora pero no ha sido excesiva.
- La red de carriles bici: No se ha llevado a cabo hasta ahora intervenciones en relación con la creación de una red. Se encuentra en un proceso de concurso la construcción de carriles de bicis a lo largo de las calles más importantes del centro de la ciudad.
- Señalización: La señalización vertical se ha instalado en el área de las carreteras de una sola dirección y en las zonas escolares de acuerdo con el estudio de tráfico. En puntos escogidos de la ciudad hay señalización informativa para la guía de los ciudadanos.
- Aparcamiento: Para restringir el aparcamiento ilegal se aplicó la ampliación de las aceras en las principales calles de la ciudad. Estas intervenciones provocaron las reacciones de los ciudadanos y como resultado la calle volvió a la situación inicial. En las áreas de aparcamiento organizadas existentes no hubo mejora. Hubo un intento de construir un espacio subterráneo de aparcamiento en el centro de la ciudad, pero fue abandonado debido a la falta de interés de los inversores.
- Intervenciones estéticas: Se han realizado importantes intervenciones estéticas en el marco de la regeneración de puntos del centro de la ciudad.
- Transporte público: El ayuntamiento se ha provisto del equipo mecánico requerido y queda ponerlo en marcha.
- Vallado de las líneas de ferrocarril en las áreas en las que atraviesa la ciudad y barreras de protección en los cruces, puesto que no es posible todavía su retirada a las afueras de la ciudad.

No se han aplicado medidas hasta ahora para la restricción de altas velocidades en el centro de la ciudad y el establecimiento de una Oficina Municipal de Tráfico.

Aunque solamente se implementaron parte de las soluciones, debería quedar claro que los problemas de tráfico son dinámicos (por ejemplo, el incremento de coches). Esto significa de manera práctica que aquellos problemas deberían ser controlados de cerca y abordados con las intervenciones y las mejoras apropiadas.

4.1.2.6. Procedimientos Adoptados

» Motivos

Decisión del ayuntamiento de Alexandroupolis que tiene como objetivo a corto y a largo plazo la confrontación de problemas de tráfico, de personas y de vehículos en la ciudad de Alexandroupolis.

» Método

Elaboración de un estudio de transporte y tráfico por expertos externos. Los elementos para el estudio fueron reunidos:

- En colaboración con los servicios del ayuntamiento y policía de tráfico de Alexandroupolis.
- Por contactos con los trabajadores en los autobuses urbanos y de larga distancia y también con los conductores de taxi.
- Por registros y medidas que se convirtieron en “pero también...”
- De la distribución de cuestionarios especiales donde se registraban las opiniones de los residentes en materias críticas de la circulación de la ciudad.

» Conclusiones

Los problemas de circulación tienen naturaleza dinámica esa es la causa por la que deberían ser controlados de cerca y abordados con las mejoras y las intervenciones apropiadas.

4.1.2.7. Éxitos más importantes y Justificación

No podemos valorar y medir los resultados de las acciones implementadas porque hasta hoy, como ya hemos mencionado antes, a penas se han materializado un 30% de las propuestas del estudio de tráfico - transporte. Sin embargo, la colaboración entre las partes implicadas se ha logrado en gran parte y el resto del trabajo se está llevando a cabo.

4.1.2.8. Inconvenientes más importantes y Justificación

Es obvio que cualquier intervención causa reacciones incluso si es esencial para el funcionamiento efectivo de la ciudad. Por ejemplo, la restricción del aparcamiento ilegal al ampliarse las aceras en las calles más importantes de Alexandroupolis, lo que provocó las reacciones de los ciudadanos y que no ha sido aplicado hasta ahora. La razón para no aceptar este tipo de intervención fue el hecho de que la mayoría de los desplazamientos que se realizan en el centro de la ciudad se hacen en coche.

4.1.2.9. Transferibilidad, Conclusiones y Beneficios

El estudio constituye el primer intento completo y esencial para resolver los problemas de tráfico de Alexandroupolis y hasta el punto que se ha aplicado ha tenido la aprobación de los ciudadanos.

La metodología adoptada se centra en la mejora de la calidad de vida dentro de la ciudad, a través de la comodidad de los desplazamientos de los ciudadanos y la limitación de la contaminación del aire provocada por los vehículos.

En la fase actual no es posible extraer conclusiones completas sobre los resultados prácticos de la implementación del estudio, puesto que su implementación se encuentra aún en una etapa temprana.

La difusión de los objetivos y los resultados previstos de la implementación de estudio del tráfico entre la población local llevaría probablemente a una implicación más activa de los ciudadanos en el área de de la planificación y gestión de la movilidad urbana en la ciudad de Alexandroupolis.

Con nuestra asistencia en la “Movilidad Urbana de los Ciudadanos, CITUM “ buscamos el intercambio de conocimientos y de experiencias relativas a los problemas de tráfico y sus consecuencias como degradación medioambiental que aparece en una ciudad de desarrollo rápido, como Alexandroupolis, y que está influenciando de manera negativa la calidad de vida de los ciudadanos.

Al resto de las ciudades se les puede, sin embargo, instruir en la colaboración y disponibilidad de todas las instituciones implicadas, (el ayuntamiento de Alexandroupolis, los ciudadanos y los expertos que redactaron el estudio). También pueden llegar a conclusiones útiles sobre metodología, ideas y nuestras propuestas, incluso aunque el estudio se esbozó sobre datos de Alexandroupolis.

La creación de áreas peatonales, la creación de carriles bici y nuevas áreas de aparcamiento, constituyen soluciones básicas para la descongestión de la circulación en cualquier ciudad del mundo y por esta razón consideramos que aquellos son los elementos del estudio que puede ser trasladado y adoptado fácilmente como soluciones para los problemas de tráfico de las ciudades socias del programa.

4.2. LEGISLACIÓN Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS [B1]

La legislación y los procedimientos administrativos que gobiernan la evaluación de las prácticas de movilidad urbana.

P: ¿Hay un marco de trabajo (legislación y procedimientos administrativos) que gobierne la evaluación de las prácticas movilidad urbana es su área? Si es que SI, por favor, proporcione una breve descripción.

■ ALEX'POLIS, ATENAS OCCIDENTAL

El marco en vigor impone la valoración del impacto, no la evaluación misma, proyectos físicos de gran escala con el fin de obtener su permiso medioambiental. Las prácticas intangibles (por ejemplo, las construcciones que no incurrir) como los planes de gestión, medidas institucionales a.s.o. no están sujetas a ninguna obligación formal para la valoración o la evaluación de impacto.

Por otra parte, todos los proyectos financiados conjuntamente por la CE (especialmente los que forman parte de los Marcos de Apoyo Comunitario) están sujetos a las regulaciones del Programa, que impone 3 procesos de evaluación, en concreto *ex-ante*, en curso y *ex-post*. Estas evaluaciones están llevadas a cabo claramente al más alto nivel (programa, eje y medida), pero su cumplimiento que requiere una evaluación a nivel práctico individual ha de ser minuciosa. Tres casos importantes son: (I) el Proyecto Piloto Urbano SWANS (respecto al Estudio del Caso correspondiente); (II) la Intervención de Desarrollo Urbano Integrado de Alexandroupolis y (III) el Programa Integrado Local para el Desarrollo Sostenible de Alexandroupolis respecto a la AGENDA HABITAT.

Sin embargo, la evaluación o valoración del impacto de las prácticas de movilidad urbana algunas veces se lleva a cabo *ad hoc*, por ejemplo, en el contexto de las especificaciones de los estudios requeridos por las autoridades contratantes. Sin embargo, esto no es muy frecuente.

■ CATANIA

De acuerdo con la legislación italiana, el marco para la valoración de las prácticas de movilidad urbana debería ser establecido por el plan de Tráfico Urbano ("Piano Urbano del Tráfico – PUT").

■ CSEPEL

Hay varias normas y regulaciones que influyen la evaluación *ex-ante* y *ex-post* de las prácticas de movilidad. Desgraciadamente estas normas no pueden vencer la prioridad de las decisiones políticas.

Básicamente la importancia de la evaluación *ex-post* es más baja que la evaluación *ex-ante*, puesto que no hay obligaciones hacia ella.

La *evaluación ex-ante* tiene lugar en cuatro casos: 1- Sistemas de movilidad urbana (la evaluación tiene lugar en su mayor parte en los conceptos o incluso en Programas Operativos); 2- Proyectos a gran escala (Los efectos previstos de los proyectos de movilidad se integran en planes espaciales); 3- Proyectos individuales (Hay cuatro valoraciones obligatorias de impacto – evaluaciones *ex-ante* – con el fin de obtener permisos medioambientales, de construcción y otros permisos); 4- Proyectos locales a pequeña escala (No hay evaluaciones *ex-ante* verdaderas sino básicamente la necesidad evidente de la intervención conduce a la inversiones).

La responsabilidad política y administrativa en la planificación y en el proceso de evaluación relativa a Budapest-Csepel está limitada a pequeña escala, proyectos de movilidad local debido al sistema de gobierno en dos niveles. Su única posibilidad de extender su influencia a proyectos de mayor escala es en el proceso de negociación antes de la iniciación, implementación de un proyecto dado, durante la fase de planificación. Hay negociaciones obligatorias entre la ciudad y el distrito (implicando urbanistas), entre los ciudadanos o ONG y la ciudad/distrito, etc.... Estas negociaciones son formales en su mayor parte y las decisiones básicas no se pueden adoptar sin voluntad política.

■ KALISZ

El documento relativo a la política de transporte de la ciudad (incluyendo el tráfico urbano) denominado "Estrategia del Desarrollo del Transporte para Kalisz 2007-2020" va a ser preparado en el 2007. Va a incluir elementos en el campo del análisis del estado actual y el modelo de óptimos, según la ciudad y los ciudadanos, del desarrollo del transporte.

■ LÁRNACA

No hay marco legal referente a la evaluación de las prácticas de movilidad urbana en el gobierno central. En el ayuntamiento de Lárnaca hay una regla general de que cualquier práctica con un coste estimado por encima de cierto umbral está sujeta a la valoración de la inversión y estudio alternativo.

■ VALLADOLID

El Consejo Asesor de Movilidad ha sido creado recientemente y lo forman representantes de todos los actores implicados en la movilidad (taxistas, compañía de autobús, ciclistas, políticos y asociaciones de barrios). Su misión es reunirse cada tres meses para valorar los problemas de movilidad y para discutir soluciones. Su tarea, sin embargo, es evaluar la movilidad en general, no prácticas específicas.

■ VALLETTA

La evaluación de las prácticas de movilidad urbana es analizada localmente por la Autoridad de Planificación y Medioambiente de Malta (MEPA) a través de su Unidad de Planificación de Transporte propia (TPU). El mismo TPU tiene el Comité de Coordinación de Transporte (TraCC). El comité reúne representantes del MEPA, la Autoridad de Transporte de Malta y la policía local.

Con el fin de pronunciar los objetivos a largo plazo, se está implementando un régimen del cumplimiento posible de alcanzar basado en unos indicadores de modo que ayude a definir y a medir el progreso hacia los objetivos organizativos que evaluarán las prácticas de movilidad urbana sobre una base anual. Por su parte, el MUDR desarrolla en la actualidad la "Valoración del Cumplimiento de la Regeneración" (RPA).

P; ¿cómo se encuentra de armonizado este marco de trabajo con el marco de trabajo europeo respectivo?

■ ALEX'POLIS, ATENAS OCCIDENTAL

Con relación a la prácticas dentro de los Marcos de Apoyo de la Comunidad, el marco deriva directamente de las regulaciones del Programa.

Con relación al resto, la legislación relativa a la valoración del impacto medioambiental está armonizada con el marco europeo respectivo (directivas etc.), mientras que la valoración del impacto del tráfico del desarrollo urbano o prácticas similares se lleva a cabo de manera independiente del marco y de la práctica europea.

■ CSEPEL

Con relación a las prácticas dentro del respectivo Marco Europeo, el marco deriva directamente de las regulaciones del Programa. En el período previo de adquisición, el marco de evaluación local ha sido armonizado con el marco de la UE al menos de manera formal. Las mismas OP-s están sujetas a evaluaciones ex-ante y ex-post, pero estas evaluaciones incumben más a la complejidad de los proyectos concernientes al contexto de la OP. Los proyectos a gran escala financiados por Europa también son controlados ex-post como debería ser controlado el cumplimiento de los indicadores del proyecto.

Sin embargo cuanto más nos acercamos al nivel local, más diversos se vuelven los procesos de evaluación y de negociación y difieren de las expectativas institucionales de la UE en práctica.

■ VALLADOLID

Se tiene en cuenta la legislación europea.

■ VALLETTA

La agenda política de MUDR toma en consideración los puntos de referencia ya establecidos el Libro Blanco de la Comisión sobre el Transporte: "Política de transporte europea para el 2010: momento de decidir". Estos se han incorporado dentro de los documentos de política mencionados más arriba del MUDR. La política ha sido también dirigida a comparar en igualdad los puntos de referencia para Malta de las estadísticas publicadas de EU DG TREN. Los ejemplos de esta evaluación incluyen patrocinio del transporte público (divisiones modales), cumplimiento del transporte de pasajeros y la promoción del uso de biocombustibles y otros combustibles renovables para el transporte. Más puntos de referencia están comprometidos frente a las normas establecidas individualmente por los Estados Miembros en su propios Libro Blancos publicados por ellos, para una evaluación apropiada y una integración en el I+D para el MUDR.

P: Si NO hay MARCO, ¿qué grado de importancia tiene LA EXISTENCIA DE tal marco para tu ciudad?

■ CATANIA

La adopción del Plan Tráfico Urbano será absolutamente necesaria cuando el cargo del Alcalde de Comisario de Tráfico Extraordinario expire.

■ KALISZ

Es importante porque permite la planificación del sistema de transporte con consideración a las prioridades establecidas.

■ LÁRNACA

Una política común que gobernará todas las prácticas de movilidad será muy importante, y proporcionará criterios de evaluación.

■ ATENAS OCCIDENTAL

A pesar de su existencia, el marco se refiere al impacto de valoración, no a la evaluación. Debería así extenderse para cubrir toda clase de evaluaciones (especialmente las *ex-ante* y *ex-post*) de modo que permita la comparación de las alternativas. Además, todas las prácticas de movilidad urbana desde el nivel de la autoridad local hacia arriba deberían estar incluidas en el marco anteriormente citado, de modo que se aborden todas las prácticas de movilidad. La importancia de tal esfuerzo es obvia: las autoridades de todos los niveles deberían poder disponer de información exhaustiva que abarcara todo sobre las prácticas previstas, mientras que los ciudadanos deberían estar mejor informados.

4.3. EL CONTEXTO DE LA EVALUACIÓN [B2]

El contexto de evaluación: ¿Qué prácticas de movilidad son o no material de evaluación formal?

P: ¿Qué prácticas de movilidad son materia habitual de evaluación formal ex ante?

Aparte de las financiadas de manera conjunta por la CE (TODAS LAS CIUDADES) ...

■ ALEX'POLIS

Grandes proyectos físicos (carreteras, ferrocarril, aparcamientos de más de 200 plazas).

■ CATANIA

Mientras que se da una importancia cada vez mayor a la evaluación *ex ante* de las prácticas de movilidad urbana, la evaluación *ex post* es bastante limitada a una valoración empírica / subjetiva de los efectos de las prácticas, excepto en el efecto del análisis de las políticas anti contaminación.

■ CSEPEL

Si consideramos la nomenclatura de la CE, cada proyecto se evalúa *ex ante*, pero la profundidad y seriedad de la evaluación varía (ver el tema anterior).

■ KALISZ

Todas las prácticas que impliquen opciones alternativas están valoradas por todos los actores relacionados con el tráfico y el transporte.

■ LÁRNACA

Todos los proyectos estimados, que van a suponer un coste por encima del umbral establecido, están sujetos a una evaluación *ex ante*.

■ VALLADOLID

Todas las prácticas y proyectos de movilidad están sujetos a una evaluación *ex ante*.

■ VALLETTA

Recientemente las siguientes medidas de mejora del transporte han sido sujeto de evaluación y escrutinio: Acceso Controlado de Vehículos; Aparca y Viaja; Conexión Vertical de Valletta. El sistema de Teleférico propuesto fue auditado también de manera similar.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Grandes proyectos físicos (carreteras, ferrocarril, aparcamientos de más de 200 plazas); cualquier práctica de movilidad urbana que incurra en una inversión financiera importante (por ejemplo el nuevo sistema de señalización de Atenas)

4.4. LAS METODOLOGÍAS DE LA EVALUACIÓN [B3]

El ámbito aquí es amplio y de muchos colores y no está limitado a los análisis habituales de coste-beneficio.

P: ¿Cuál es la metodología de evaluación *ex ante* dominante? ¿Hay algún inconveniente?

■ ALEX'POLIS

Los componentes metodológicos básicos de la evaluación *ex ante* son: Evaluación de análisis socioeconómico y necesidades determinadas; Evaluación de los efectos de una estrategia; Examen de capacidad de cohesión con las políticas nacionales y las Directivas Estratégicas de la Comunidad; Evaluación de los resultados e impactos esperados (cuantificación de los objetivos); Examen de los sistemas /procedimientos propuestos

El Método: Determinación de los impactos; Adopción de indicadores; Captura de datos; Cálculo de los indicadores en el punto de arranque; Estimación del progreso de los indicadores después de la implementación de la práctica.

Uno de los inconvenientes frecuentes es la sobrestimación de los resultados esperados y de los impactos. Hay también casos donde la evaluación es parcial como resultado del marco evaluativo y los intereses socioeconómicos.

■ CSEPEL

A nivel conceptual, la evaluación *ex ante* de los documento es una actividad continua que busca alcanzar resultados óptimos. Se destaca sin embargo que las prácticas implementadas a menudo no verifican los resultados de la evaluación *ex ante*.

A nivel del proyecto los métodos de evaluación *ex ante* más comúnmente son los de impacto ambiental y análisis de coste-beneficio, mientras que los análisis de impacto social pueden ser encargados en relación a algunos desarrollos. Por desgracia, los resultados de tales estudios técnicos son en muchos casos influenciados políticamente.

■ KALISZ

La metodología contiene elementos en el campo del análisis del estado actual con indicación de los defectos y sus puntos fuertes.

Los principales inconvenientes son las divergencias entre (a) centros de decisión y (b) medios financieros para la implementación.

■ LÁRNACA

Los métodos de evaluación *ex ante* utilizados son inversión, valoraciones y estudios de viabilidad / opción. Estos métodos podrían incluir cuestionarios para los ciudadanos, censos de tráfico, impactos medioambientales, temas económicos y sociales.

■ VALLADOLID

El inconveniente más importante es que nunca hay tiempo suficiente para valorar una práctica en profundidad.

■ VALLETTA

Los procedimientos de valoración y control más importantes implican la evaluación de los siguientes indicadores: 1- Modelos de prácticas (incluyendo cálculo de tráfico); 2- Pautas de aparcamientos; 3- Patrocinio de Transporte Público; 4- Comportamiento del Desplazamiento; 5- Impacto socioeconómico; 6- Impacto medioambiental.

Una falta de cooperación entre los actores locales responsables de pronunciarse sobre esta metodología, provoca puntos de referencia "a niveles separados", sin la integración y evaluación verdadera de los métodos de valoración previos

■ ATENAS OCCIDENTAL

Hay 2 enfoques para la metodología de la evaluación *ex ante*:

- Uno, los análisis coste-benéficos que es la metodología dominante para las prácticas de los Marcos de apoyo de la Comunidad
- Dos, el enfoque múltiple inherente a la valoración de impacto ambiental impuesto por la legislación.

Los inconvenientes de los dos pueden resumirse de la manera siguiente:

- Uno, las prácticas relacionadas con CSF se evalúan con criterios faltos de previsión, por ejemplo solamente en términos económicos y financieros
- Dos, la metodología derivada de la legislación es bastante exhaustiva pero es subjetiva se trata de aspectos sociales, es decir, los impactos no se asignan a grupos sociales porque el enfoque es físico-geográfico y no geográfico-social.

4.5. INFORMACIÓN UTILIZADA EN EL PROCESO DE EVALUACIÓN [B4]

P: ¿Qué tipo de información se utiliza habitualmente para evaluación *ex post* de las prácticas de movilidad urbana?

■ ALEX'POLIS

La evaluación *ex post* analiza el uso de fondos, la efectividad y la eficacia de las prácticas y su impacto así como la utilidad y duración de estos impactos.

La evaluación de las acciones cuando fueron completadas (comparación del resultado- contrato, justificación de las divergencias)

La evaluación de los impactos (Cambio de los indicadores del punto de comienzo, cálculo de los futuros impactos)

■ CATANIA

Flujos de tráfico; Nivel de servicio de los cruces de carreteras; Líneas de transporte público; Número de plazas de aparcamiento; Número de zonas de no aparcamiento; Número de accidentes y lugares donde ocurren con más frecuencia; Máquinas electrónicas contadoras de coches; Análisis del flujo de vehículos; Análisis del aparcamiento de coches; Análisis de los datos de la policía urbana relativa a los accidentes.

■ CSEPEL

La evaluación *ex post* de las prácticas de movilidad urbana no es acción común en Budapest, aunque la política de transporte de la EU (Libro Blanco 2001) y otros documentos de la UE proporcionan el marco correspondiente.

La evaluación *Ex post* se centra en comparar la evolución de los indicadores establecidos antes y después de la implementación de la práctica (satisfacción del usuario; nivel de adopción de la práctica implementada; cambios modales).

■ KALISZ

Preferencias establecidas relacionadas con la elección del modo, regularidad del tráfico urbano, zonas de aparcamiento para los vehículos privados etc.

■ LÁRNACA

Volúmenes de tráfico, medidas de contaminación, disponibilidad de aparcamiento.

■ VALLADOLID

Observaciones; nuevas quejas realizadas por los ciudadanos; opiniones de la policía municipal (ya que ellos pasan más tiempo en la calle que los ingenieros).

■ VALLETTA

No se han desarrollado todavía puntos de referencia analíticos con fines evaluadores y de escrutinio. Sin embargo se prevén las siguientes evaluaciones *ex post*:

Definición de los volúmenes de tráfico y necesidades de evaluación (antes y a continuación de la implementación del sistema CVA); estudios de aparcamientos para valorar la posibilidad de uso del espacio del aparcamiento; ventas de billetes de transporte público; control del comportamiento de los viajes de los trenes de cercanías y elecciones de modo; impacto socioeconómico a través de los estudios.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Para aquellas pocas prácticas en las que se lleve a cabo la evaluación *ex post* la información utilizada deriva de las especificaciones de los respectivos programas. Esta información está restringida a los índices físicos de la práctica (por ejemplo,

kilómetros añadidos, área servida) y algunos parámetros económicos (por ejemplo, puestos de trabajo creados) que abordan el aspecto del desarrollo de los programas. Tal enfoque necesita un punto de referencia sólido si se ha de conseguir la evaluación genuina, en tanto que tal punto de referencia no exista.

4.6. EVALUACIÓN EX ANTE Y ACEPTACIÓN SOCIAL [B5]

El siguiente perfil muestra la experiencia real en el tema de las ciudades de CITUM y su área de influencia.

P: ¿Hasta qué punto el proceso de evaluación ex ante mejora la aceptación social de las prácticas propuestas?

	EN ABSOLUTO	RELATIVAMENTE POCO	MEDIO	RELATIVAMENTE MUCHO	MUCHO
ALEX'POLIS			X		
CATANIA		X			
CSEPEL			X		
KALISZ			X		
LÁRNACA			X		
VALLADOLID		X			
VALLETTA			X		
ATENAS OCCIDENTAL		X			

Así es cómo se justifica las clasificaciones y/o se apoyan...

*...entre aquellos que informan una extensión **MEDIA**:*

- El factor más importante eran las consultas públicas que tuvieron lugar en la etapa de planificación como acción complementaria en el proceso de evaluación (**ALEX'POLIS**).
- Si la evaluación *ex ante* da alternativas reales y proporciona soluciones sostenibles para la inversión dada, entonces la probabilidad de la aceptación social es alta. Si la evaluación es más o menos formal y los problemas básicos no se responden, no se puede anticipar la aceptación social y no funcionará en absoluto. En ese caso (si la escala de la práctica es grande) las ONG pueden proteger a los intereses de los ciudadanos y a los del medioambiente y pueden hacer cumplir de manera legal alternativas reales basadas en un proceso de evaluación correcto (**CSEPEL**).

- Las presentaciones públicas de las prácticas están abiertas a los ciudadanos pero la asistencia es escasa, así que las personas permanecen ignorantes de los resultados de la evaluación. Los resultados de la evaluación *ex ante* necesitan obtener más publicidad con el fin de incrementar la aceptación social (**LÁRNACA**).
- Aunque existe ya un número de estadísticas publicadas, sigue habiendo un problema con la comunicación efectiva de esos resultados y las medidas políticas para el público. A pesar de una campaña de comercialización relativamente pequeña el patrocinio de la campaña se incrementó debido principalmente a la percepción de los individuos de la alta satisfacción del servicio, lo que conduce a una comunicación boca a boca que es la conductora, responsable, de este éxito.

La aceptación social es un ingrediente vital para que cualquier iniciativa política tenga éxito. Quizás uno de los factores primordiales es que los beneficios reales y los percibidos de las nuevas prácticas tienden a no recibir una identidad y ser comercializados de una forma más positiva, persuasiva y efectiva. Esto es algo que se debería considerar para implementar planes futuros (**VALLETTA**).

*...entre aquellos que informaron una extensión **RELATIVAMENTE PEQUEÑA**:*

- Los ciudadanos no tienen muy en cuenta los análisis científicos, sino fundamentalmente sus experiencias personales y creencias (**CATANIA**).
- Las prácticas se aceptan basadas en sus resultados, lo cual lleva realmente bastante tiempo evaluar. Sin embargo, si los resultados no son positivos entonces a los ciudadanos no les importa si los procedimientos y estudios son de buena calidad (**VALLADOLID**).
- La influencia es pequeña porque la información proporcionada a los ciudadanos no deriva de los procedimientos de la de la valoración del impacto sino de los resultados de los estudios técnicos interpretados por políticos y líderes de opinión a su voluntad. Los resultados de la valoración del impacto no se hacen públicos a menos que haya problemas ambientales obvios (ruptura urbana, contaminación excesiva, etc.) que de cualquier modo inhiben, por incomparecencia, el permiso de la práctica (**ATENAS OCCIDENTAL**).

4.7. PODER DE APRENDIZAJE DEL PROCESO DE EVALUACIÓN [B6]

El siguiente perfil muestra las percepciones y las opiniones sobre el tema de las ciudades CITUM.

P: ¿Hasta qué punto cualquier evaluación *ex ante* influencia la planificación de la movilidad urbana (poder de aprendizaje del proceso de evaluación)?

	EN ABSOLUTO	RELATIVAMENTE POCO	MEDIO	RELATIVAMENTE MUCHO	MUCHO
ALEX'POLIS		X			
CATANIA		X			
CSEPEL		X			
KALISZ		X			
LÁRNACA				X	
VALLADOLID				X	
VALLETTA				X	
ATENAS OCCIDENTAL		X			

Así es cómo se justifica las clasificaciones y/o se apoyan...

*...entre aquellos que informan que es **RELATIVAMENTE MUCHO**:*

- Dependiendo del resultado de la evaluación la planificación podría cambiar o incluso ser abandonada (**LÁRNACA**).
- La información lograda a través de una evaluación *ex ante* de una práctica puede ser diferente de la información que aparecería como favorable (**VALLADOLID**).

*... entre aquellos que informan que es **RELATIVAMENTE POCO**:*

- Poca experiencia en la práctica (**ALEX'POLIS**).
- Es crucial un enfoque científico para la eficacia y la eficiencia de las nuevas prácticas a adoptar (**CATANIA**).
- Una evaluación *ex ante* puede ser eficaz si llega a realizar ciertas inversiones. Si la inversión de la movilidad se decide de manera previa, y se crea la evaluación *ex ante* después únicamente para justificar la inversión original, entonces permanece más simbólica que útil. Un ejemplo actual es la línea de Metro 4 de Budapest, donde podría ser necesario un nuevo CBA para una inversión en curso. (El metro se encuentra ya en construcción) (**CSEPEL**).

- Debido a los ejemplos individuales/ esporádicos de participación en relación al número de tareas implementadas en el tráfico urbano y los procesos recientemente implementados de comunicación social por la evaluación *ex ante* (KALISZ).
- Parece que hay una falta de cultura de evaluación dentro de la comunidad de planificación, que a veces afecta a las autoridades y a los ciudadanos. Cuando la evaluación incurre en esfuerzos adicionales, las demoras y los costes en la planificación a menudo son pasados por alto o, peor, percibidos como un riesgo y una carga pesada. Como ejemplo, se tardó casi 10 años en que el gobierno central adoptara la legislación relativa a la valoración de impacto medioambiental de la década de los 80, debido principalmente a la fuerte presión ejercida por los medios de comunicación y la opinión pública tras la alta contaminación alcanzada en Atenas y en otras grandes ciudades.

Esta desafortunada situación se ve agravada con posterioridad debido a las estrechas miras en la educación, especialmente en las escuelas de ingeniería, que tienden a pasar por alto los aspectos sociales, urbanos, geográficos, en ingeniería como algo "romántico" y "secundario". Esto no permite a los urbanistas adquirir un punto de vista global de las prácticas de movilidad urbana y extender esa visión a su ambiente de trabajo, autoridades incluidas. Por otra parte, las autoridades están felices de implementar planes y proyectos de manera rápida y a un bajo coste, confiando mucho en las campañas de promoción que utilizan información y especulación infundada. (ATENAS OCCIDENTAL).

4.8. SUPERVISANDO LA IMPLEMENTACIÓN [B7]

El control de las prácticas implementadas es un paso teóricamente necesario en el proceso de planificación en el cual (a) incurren importantes recursos humanos y financieros, y (b) el riesgo de desvelar hechos políticamente indeseables. ¿Cómo sobrellevan las ciudades estas paradojas?

P: ¿Existe un mecanismo (*permanente o ad hoc*) para supervisar el cumplimiento de las prácticas de movilidad urbana?

ALEX'POLIS	SI Con referencia al Programa Local Integrado para el Desarrollo Sostenible de la AGENDA HABITAT, donde hubo un complete registro de los datos cuantitativos y cualitativos (indicadores) con respecto a la movilidad urbana en Alexandroupolis y en la que se propuso la creación de un observatorio con el objetivo de apoyar las políticas desarrollo sostenibles en el área a través de el control de los indicadores seleccionados	
CATANIA		NO
CSEPEL	SI	
KALISZ	SI - El sistema electrónico SPOKE (sistema de billete electrónico) en la circulación urbana (autobuses públicos). - Medidas sistemáticas de la intensidad del ruido y de la intensidad de la circulación (por el momento sólo de manera irregular). - Sistema electrónico de gestión y control de autobuses públicos (planeado para el 2008).	
LÁRNACA		NO
VALLADOLID		NO
VALLETTA		NO No hay un mecanismo de control formal y constante
ATENAS OCCIDENTAL		NO El control de las prácticas de la movilidad urbana está totalmente ausente de la planificación.

P: Dada la existencia de un mecanismo de supervisión, ¿cómo se utiliza este mecanismo para evaluar las prácticas de movilidad urbana *ex post*?

- El mecanismo de control (observatorio), una vez establecido, controlará la evolución de los indicadores de movilidad urbana. De manera más específica, a través de las investigaciones de campo y de laboratorio, el observatorio recogerá, registrará, analizará, presentará, difundirá, informará y comentará los factores o los datos que caracterizan la evolución longitudinal y la dinámica del área (**ALEX'POLIS**).
- En realidad, cuanto más local sea una práctica más es el control *ad hoc*, y es establecido principalmente para validar o apoyar la práctica. El proceso de control, el contar los pasajeros, etc. , proporciona una observación básica del sistema de transporte público más que valorar aspectos específicos (**CSEPEL**).
- Sistema operando en tiempo real (**KALISZ**).

P: Si no hay mecanismo de supervisión, ¿debería haber uno?

	SI	NO
ALEX'POLIS	-	-
CATANIA	X	
CSEPEL	-	-
KALISZ	X	
LÁRNACA	X	
VALLADOLID	X	
VALLETTA	X	
ATENAS OCCIDENTAL	X	

Aquí están las justificaciones de aquellos que piensan que *UN MECANISMO DE CONTROL ES ÚTIL*.

... Porque la evaluación *ex post* puede incrementar mucho la eficacia de las prácticas de movilidad (**CATANIA**).

... Revisar el cumplimiento y revisar los planes de acción a través de la reunión de datos (**LÁRNACA, VALLETTA**).

... Y es un buen concepto, pero con frecuencia, no hay tiempo suficiente para el control del cumplimiento de las prácticas de movilidad urbana (**VALLADOLID**).

... Un mecanismo para controlar el cumplimiento de las prácticas de movilidad urbana es absolutamente necesario por las siguientes razones:

- La valoración *ex ante* del cumplimiento y el impacto basado en los modelos actuales es habitualmente estático y permite una simplista visión parcial cruzada de la ciudad válida para un breve período de tiempo (estado de equilibrio) incluso si es precisa. No obstante, la adaptación del sistema y sus usuarios es por definición dinámica y a menudo impredecible, dependiendo de qué parámetros de comportamiento se han tenido en cuenta en la etapa de estudio / planificación.
- Los datos utilizados en los modelos son a menudo imperfectos y, así, las previsiones son a menudo erróneas.

Sin embargo, es difícil para una ciudad adquirir tal mecanismo por (a) los altos costes y los recursos requeridos, y (b) la falta de voluntad política, que se encuentra acentuada por los altos costes arriba mencionados. Los políticos no desean adquirir información precisa sobre los resultados de las prácticas porque desean controlar la información difundida a los medios de comunicación y a los ciudadanos y poder especular a voluntad sobre sus "logros" (**WEST ATHENS**).

4.9. EVALUACIÓN *EX POST* Y CUMPLIMIENTO [B8]

Es comúnmente aceptado que un mecanismo de control es el marco ideal y la caja de herramientas para cumplir una profunda y objetiva evaluación *ex post*. Sin embargo, pocas ciudades afirman que tienen la experiencia de tal proceso de evaluación. Aquí está su valoración sobre la utilidad de la evaluación *ex post*.

P: ¿De qué utilidad ha sido la evaluación *ex post* en la planificación de movilidad urbana?

- El proceso de evaluación *ex post* ha sido aplicado hasta la fecha de manera exclusiva a prácticas financiadas de manera conjunta por la UE. La ausencia de evaluación *ex post* en otras prácticas de movilidad urbana no permite la determinación de la utilidad de este proceso en la planificación de la movilidad urbana (**ALEX'POLIS**).
- En el caso de Budapest, la utilidad de la evaluación *ex post* es más simbólica que real, pero algunas veces puede producir información útil que puede usarse en otros proyectos. Generalmente, a largo plazo, se olvidan las conclusiones (**CSEPEL**).
- La *evaluación ex post* de una práctica puede servir como la evaluación *ex ante* para otras ciudades (**LÁRNACA, VALLADOLID**).

- Los puntos de referencia analíticos tienen aún que ser desarrollados para propósitos de la evaluación (**VALLETTA**).

4.10. AJUSTANDO LAS PREVISIONES Y EL CUMPLIMIENTO REAL DEL SISTEMA [B9]

El siguiente perfil refleja la experiencia de las ciudades CITUM en el tema.

P: ¿Hasta qué punto los resultados de la evaluación *ex post* (cumplimiento real) se ajustan a los resultados de la evaluación *ex ante* (cumplimiento previsto) en la planificación de movilidad urbana?

	EN ABSOLUTO	RELATIVAMENTE POCO	MEDIO	RELATIVAMENTE MUCHO	MUCHO
ALEX'POLIS				X	
CATANIA					
CSEPEL			X		
KALISZ					
LÁRNACA				X	
VALLADOLID			X		
VALLETTA					
ATENAS OCCIDENTAL			X		

Así es cómo se justifica las clasificaciones y/o se apoyan...

*...entre aquellos que creen que el ajuste es **RELATIVAMENTE ALTO**:*

- Un ajuste alto se debe a la existencia de evaluación provisional que ofrece información crucial para adaptaciones potenciales esenciales (**ALEX'POLIS**).
- Una bien pensada evaluación, profesional *ex ante* llevará a soluciones que proporcionarán el cumplimiento real requerido, y este es el caso para la mayoría de las prácticas que son materia de una evaluación *ex ante* (**LÁRNACA**).

*...entre aquellos que creen que el ajuste es **RELATIVAMENTE BAJO**:*

- Depende del tipo de práctica y no se puede contestar de manera general (CSEPEL, KALISZ, VALLADOLID).
- Las valoraciones se basan en unos cuantos ejemplos de prácticas aisladas y, por esto, su valor es limitado. La principal explicación es que los datos, métodos y modelos utilizados en la etapa *ex ante* eran imprecisos e incompletos, haciendo que la previsión haya sido floja, como es habitual (VALLETTA, ATENAS OCCIDENTAL).

PARA RESUMIR EL TEMA:

Evaluación y supervisión están aún en una etapa muy baja de desarrollo debido a:

- Falta de voluntad política
- Falta de cultura profesional
- Alto coste y requerimientos de recursos



5. TEMA C: PROMOCIÓN DE SOLUCIONES ALTERNATIVAS DE LA MOVILIDAD URBANA

Este capítulo aborda el tema donde los urbanistas de CITUM se sienten más realizados y satisfechos. Obviamente, en la mayoría de los casos hacen todo lo que pueden para promocionar Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas para disminuir el uso de modos de desplazamiento individuales en vehículos de motor (coche, motos) y, al mismo tiempo, proporcionar más oportunidades a los ciudadanos menos favorecidos (en términos de movilidad). Como resultado, ha sido una tarea ardua la selección de dos casos de estudio. A pesar de la variedad de elecciones, optamos por presentar la contribución de una de las ciudades que arrojó luz sobre importantes aspectos de la planificación de la movilidad y sobre la propia noción de "alternativa", con el objetivo de incitar al lector a reflexionar en este tema tan importante.

Otro factor interesante es que aunque los urbanistas de CITUM se sientan bastante cómodos en la promoción de Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana, hay pistas de que tales soluciones no son sostenibles y eficaces si se adoptan solas. Parece que cualquier práctica orientada hacia la promoción de Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana tiene que estar acompañada por prácticas que restrinjan el uso del coche con el objetivo de ser eficaces. Esto se debe a la servidumbre que la mayoría de los ciudadanos europeos exhiben en relación a sus coches. Parece también que tal servidumbre no es solo el resultado de una larga relación, sino que también caracteriza a los recién llegados, es decir, usuarios que, sólo recientemente, han podido adquirir este dudoso privilegio. Esta situación es muy evidente en los antiguos países socialistas que en la actualidad están en vías de incorporarse plenamente a la economía de mercado.

5.1. ESTUDIOS DE CASOS RELATIVOS AL TEMA

5.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE CSEPEL – ALGUNOS MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS ESPECIALES

5.1.1.1. Resumen

Los países de Europa Occidental, al haber tenido sistemas de transporte tradicional con bases financieras estables y en su mayor parte con buenas redes de infraestructuras, son líderes en soluciones innovadoras para fortalecer la sostenibilidad en el transporte. La innovación del transporte hacia soluciones alternativas o completamente nuevas está menos desarrollada en los antiguos países socialistas donde están carentes de elementos de infraestructura básicos, y el enfoque hacia métodos alternativos es diferente. En el caso de Budapest, no se usan los modos alternativos proporcionados por las facilidades de infraestructura y geográficas, todo lo que se podría. Sin embargo, ya existen multitud de formas alternativas de transporte, aunque no a tal escala que se las pueda considerar como alternativas reales. (Se utilizan de manera intensiva soluciones en el transporte de turistas como los barcos, funiculares y ferrocarril de cremallera)

En Csepel hay unos cuantos ejemplos que pueden considerarse como soluciones de transporte alternativo y hay otros que deberían serlo pero que no existen hasta ahora. En cuanto al proyecto realizado, el servicio de transporte público de Budapest, que afecta también a Csepel ha sido modernizado en 2005, y la nueva red significa una verdadera alternativa a las posibilidades del transporte individual. El estudio del caso proporciona información general sobre modos de transporte alternativos y sobre ejemplos específicos para su realización actual y futura en Csepel.

5.1.1.2. Cómo definir modos de transporte alternativos – contexto general del tema

El desarrollo de un sistema de transporte urbano sostenible es uno de los primeros objetivos de las ciudades con una seria crisis de tráfico, que sufren sus daños, entre otras cosas, sus desfavorables efectos medioambientales. Sin embargo, lo que de manera exacta signifiquen los modos alternativos puede ser bastante dispar; su definición puede reflejar una variedad de diferentes aspectos: el modo alternativo puede preferir transporte de peatones al uso del coche, o la introducción de nuevos sistemas, métodos, combustibles o energía a los sistemas de transporte público existentes. Las ciudades en este grupo de trabajo tienen que saber exactamente los problemas a los que se enfrentan, y proponer una solución alternativa que les convenga. Es más, es importante saber tanto las ideas innovadoras de otras ciudades que utilizan nuevos modos de transporte alternativo, como aquellas que se puedan realizar en el sistema de gestión conceptual, urbano y financiero existente.

» Sostenibilidad en el Libro Blanco

El Libro Blanco, que es la política de transporte sostenible para la UE (2001), define algunos objetivos básicos que proporcionan la necesidad de modos alternativos. Estos principios son los siguientes:

- La ínter modalidad (cambio de los modos de transporte) es de fundamental importancia desarrollando alternativas competitivas al transporte de carretera.
- La investigación y el trabajo de desarrollo ha proporcionado progreso también en el desarrollo de nuevos vehículos que funcionan con energías alternativas de emisiones más bajas. El transporte urbano proporciona ya un mercado útil para expandir el uso de vehículos que funcionan con energías alternativas (gas natural, bio-diesel o diesel con sulfuro cero).
- Necesitamos por ello lograr que las alternativas al coche sean más atractivas en términos tanto de infraestructura (líneas de metro, tranvías, carriles para la bici, carriles sólo bus, como en términos de servicios /calidad del servicio, información que se da a los usuarios).
- El transporte público necesita alcanzar niveles de comodidad, calidad y velocidad que esté a la altura de las expectativas de la gente. Esta opción de calidad ha sido la opción de muchas ciudades europeas que han decidido innovar al poner en servicio nuevas líneas de metro o de tranvía o nuevos autobuses con acceso más fácil para personas con movilidad reducida.

(LIBRO BLANCO – Política de transporte europea para el 2010: el momento para decidir, Luxemburgo: Oficina para las Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2001).

» Sostenibilidad de acuerdo con la UITP

Las ciudades al frenar el uso del coche invirtiendo en modos de transporte que no sean por carretera han demostrado que la proporción del uso del coche puede reducirse un 1% anual, mientras que en la mayoría de los centros de las ciudades este uso está creciendo a un ritmo más fuerte del 1%. Algunas ciudades han adoptado reglamentos para mantener el número de espacios de aparcamientos creados con la construcción de un nuevo edificio de oficinas al mínimo estricto, haciendo el uso del coche menos práctico. Algunas autoridades locales, por ejemplo, planean ubicar carriles de prioridad para los medios de transporte públicos (autobuses y taxis) y también promover que los coches privados se utilicen para transportar a más viajeros, que a su propietario a sus lugares de destino, al tiempo que incrementan el número de carriles reservados a los ciclistas e incluso a los motoristas. En ciudades y conurbaciones, las iniciativas podrían promoverse, al persuadir a las empresas más grandes (empresarios y administraciones) para que ayuden a sus empleados a organizar sus desplazamientos o incluso a pagarles el transporte público.

Junto con el desarrollo de nuevos medios de transporte público, la reducción de la congestión urbana debe también implicar el establecimiento de planes de coste de infraestructuras urbanas, cuya forma más simple sería el coste por aparcar. Algunas ciudades, incluida Londres, están administrando otras formas, más elaboradas, de cobrar un dinero por el uso de las calles, basadas en la tecnología de identificación electrónica de vehículos, y en un sistema de recogida de pagos electrónica, que podría ser armonizada a nivel comunitario. Sin embargo, los planes de cobrar por el uso de las calles son bien recibidos por la población local, si se ofrecen alternativas competitivas en términos de servicios de transporte público e infraestructuras. Esta es la razón por la que es esencial utilizar los ingresos para ayudar a financiar nuevas infraestructuras para todas las mejoras de los servicios de transporte urbano.

(Transporte público para movilidad sostenible, documento de la Posición de enfoque UITP, Bruselas, 2004).

» [Marco de trabajo administrativo de Budapest – el punto de arranque](#)

Csepel es uno de los 23 distritos de Budapest, y como tal, es parte del sistema administrativo de la ciudad de dos niveles. En este marco la estructura organizativa, de operación y obligaciones del Ayuntamiento de Budapest están separadas del sistema institucional de los 23 gobiernos de distritos. Esta doble estructura está presente en la mayoría de los procesos de planificación, regulación, mantenimiento y financiación, lo que provoca enormes dificultades tanto para los distritos como para el ayuntamiento de Budapest. En el caso de la gestión, mantenimiento, operación y planificación del sistema de transporte público el Ayuntamiento de Budapest tiene la responsabilidad, y los distritos, como es el caso de Csepel, no tienen prácticamente ninguna influencia.

5.1.1.3. Objetivos y estrategias

» [¿Por qué debería ser fortalecido el uso de modos de transporte alternativos?](#)

Csepel, es un distrito exterior de Budapest, sufre las consecuencias de ser una zona suburbana. Forma parte del eje de movilidad Sur-Norte que conecta el centro de Budapest con las áreas de sur densamente pobladas. A pesar de la muy importante necesidad de movilidad que se origina en los populosos asentamientos con el fin de llegar al centro de la ciudad, la red de calles y carreteras se encuentra infradesarrollada y la red de ferrocarril suburbano se detiene en el centro del distrito, lejos del cinturón congestionado. Como resultado, Csepel se ve invadida por un tráfico muy denso e incluso, su distrito central, la plaza de St. Imre está sujeta a diarias crisis de tráfico. Por ello, la contaminación que provoca es un tema clave en el distrito.

La red de transporte público está bastante desarrollada en el Distrito de Csepel: el Budapest Transport Limited (de propiedad del Ayuntamiento de Budapest) maneja una red de ferrocarril de vía estrecha que conecta el centro de Csepel con la parte sur del centro. Esta línea formará parte de la futura línea de metro, que se prevé construir a lo largo de los próximos 20 años, pero frente a los planes recientes, debería extenderse hasta los límites de Budapest.

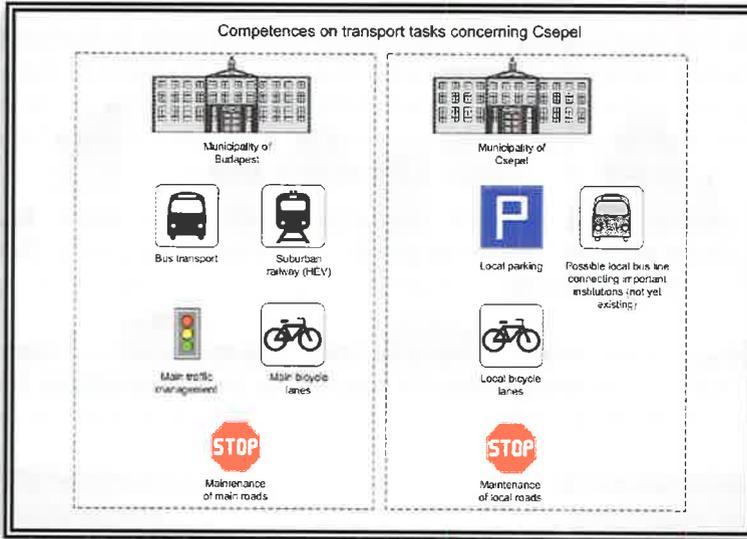
La red de autobús urbana incluye 5 líneas muy utilizadas que enlazan Csepel con otros distritos de Budapest, y 6 líneas que van por el centro de Csepel. El sistema de autobús debería completarse en el futuro con una línea local especial que conecte importantes instituciones y zonas servidas de manera insuficiente. La red de autobús suburbana tiene un sistema bien desarrollado que conecta Csepel con el área del sur densamente poblada. (A pesar de las bien desarrolladas líneas de autobús, la red de calles que llevan a esta zona densamente poblada es un serio cuello de botella porque los autobuses se quedan continuamente atrapados en los atascos todo el tiempo.) El sistema de autobús nocturno se reformó en el 2005, y la nueva red proporciona una verdadera alternativa en comparación al uso individual del coche o del taxi en los períodos nocturnos.

Se acaba de establecerse en el área la Asociación de Transporte Integrado, para Budapest y sus aglomeraciones urbanas. Pero debido al sistema municipal de dos niveles, la solución para los problemas de movilidad requiere del compromiso de muchos actores, incluyendo el distrito 21 del municipio (Csepel) y el municipio de Budapest. Este área necesita complejos proyectos de movilidad como una nueva extensión de la línea del ferrocarril de vía estrecha o carreteras de circunvalación y necesita algunas posibilidades de transporte alternativas para llevarlas a cabo en partenariatado.

» Planificación de los antecedentes – interacción entre el transporte y el desarrollo urbano en Budapest y Csepel.

Budapest tiene un concepto de desarrollo estratégico (aprobado por la Asamblea General de Budapest en el 2003) que tiene, de manera precisa, definido un objetivo para fortalecer desarrollos del transporte respetuosos con el medioambiente. Basados en ello, se elaboró el programa de desarrollo a medio plazo (Programa Podmaniczky, 2005), centrándose en el desarrollo del transporte público como uno de los elementos determinantes de la ciudad sostenible, en la que se pueda vivir. Tanto el Concepto como el Plan a Medio plazo están basados de manera especial en el Plan de Desarrollo del Transporte Urbano Budapest, aprobado en el 2001, que definía varios desarrollos del transporte y de las carreteras, que parecen demasiado ambiciosos para poderse implementar.

En Budapest, la planificación urbana es, algunas veces, parcialmente incomprendida, y considerada como la planificación de elementos de infraestructura de transporte. Sin embargo, hay una carencia de piezas básicas en la red de vías de ferrocarril y en la red de carreteras, no obstante, éstas no forman parte de una es-



estructura compleja de planificación urbana. Hay que ser más realista; los proyectos de transporte están basados en gran parte en ideas políticas conservadoras que se ven sobrepasadas por los métodos de planificación. Esto ocurre con la nueva línea de metro (No.4) que será construida siguiendo unas ideas de planificación de finales de los 70, sin considerar las necesidades de sistemas intermodales verdaderos e interoperables.

Los documentos actuales que se centran en cuestiones de transporte planifican sistemas sostenibles a largo plazo. Debido a la escasez de posibilidades de inversión, se deben dar pequeños pasos con relación a las redes de transporte sostenible considerando también las necesidades para modos alternativos.

Los planes de transporte y desarrollo urbano para la ciudad de Budapest tienen restricciones de tráfico principalmente en la parte central de la ciudad, y el foco (teóricamente) en modos alternativos, como transporte urbano respetuoso con el medio ambiente y de bajo consumo es una prioridad. En estos planes las soluciones de transporte con vías, aparcamientos P+R en la parte exterior de Budapest tienen una prioridad absoluta, y Csepel es un área favorable para realizar estos proyectos. Pero el período exacto de realización de esas ideas es más posible a largo que a medio plazo.

Con el fin de comprender las consecuencias del sistema de doble nivel (en la planificación del transporte y en el desarrollo urbano), la figura No.1 muestra algunas tareas de transporte básicas con respecto a las responsabilidades municipales (para la ciudad y para Csepel como distrito independiente). La figura No.2 prepara una plataforma potencial para los posibles modos alternativos relacionados con el transporte de Csepel. Muestra que la cooperación es necesaria para los interesados que son los municipios, los habitantes, y también el sector privado. Sin su trabajo en sociedad verdaderamente efectivo, no se pueden realizar proyectos de transporte que salgan bien.

» Modos alternativos y soluciones para Csepel

Las principales direcciones de los modos alternativos en Csepel – sobre la base del Libro Blanco y las recomendaciones de UITP – son las siguientes: aglomeración:

TIPO DE ALTERNATIVA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	EJEMPLO PARA EL MODO DADO	EJEMPLO REALIZADO EN CSEPEL	UNA POSIBILIDAD FUTURA PARA CSEPEL
ALTERNATIVAS AL USO DEL COCHE PERSONAL	Transporte público bien desarrollado (sostenible, respetuoso con el medioambiente) – servicios diurnos y nocturnos.	Servicio de autobús nocturno (detallado en el siguiente capítulo).	Ferrocarril Regional Norte-Sur Regional (Metro5) con la transformación del ferrocarril suburbano existente.
	Áreas restringidas al tráfico – Plazas de aparcamiento P+R, nudos intermodales.		Plazas de aparcamientos P+R en límite sur de Csepel.
ALTERNATIVAS AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE, ALTERNATIVAS A LOS ELEMENTOS DE TRANSPORTE	Vehículos y servicios de mejor calidad.	Servicio de autobús nocturno (detallado en el siguiente capítulo).	Servicios de autobuses locales iniciados por el municipio (Csepel Trabajos, Autobuses escolares, (detallado en el siguiente capítulo).
	Vehículos no contaminantes (Limpios) (energía de gas natural, de biogás, movidos por electricidad).	Unos cuantos autobuses nuevos (equipados por Euro-IV motors) en la línea 138 desde abril de 2006.	
	Calles o carriles dedicados sólo al transporte público.		Después de la realización de las nuevas circunvalaciones (Gerincút), para la circulación del autobús interior de Csepel.
			Carril bus separado para el cinturón de la aglomeración.

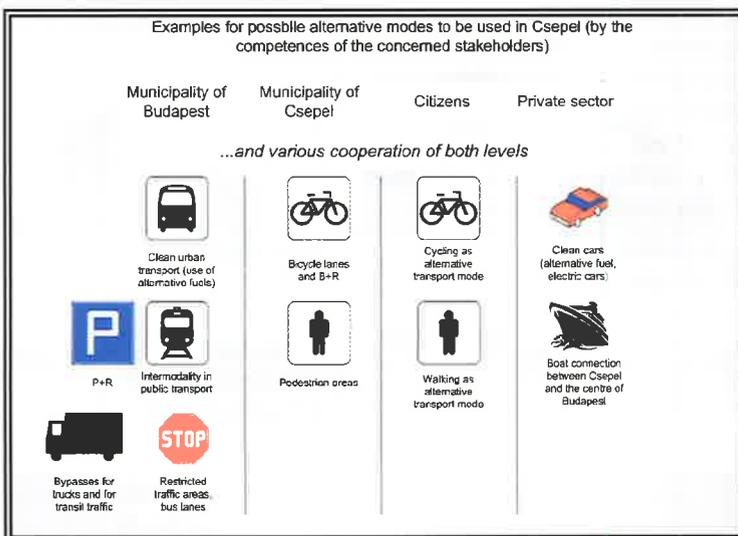
NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	Líneas de ferry entre diferentes partes de la ciudad.		Barco (ferry) entre Csepel y el corazón de Budapest (revitalizando un sistema anterior).
	Creación de áreas peatonales de alta calidad (ambicioso).	Nuevas zonas peatonales en el área central de Csepel (calle Karácsony Sándor, plaza Áruház).	
	Carriles para bicicletas		Líneas solo bici a lo largo del "Pequeño Danubio" en las áreas de tráfico restringido en el corazón de Csepel.

5.1.1.4. Casos especiales de modos alternativos en Csepel

» [El servicio de autobús nocturno en Budapest y Csepel](#)

La ciudad de Budapest mantiene una red de transporte realmente de gran extensión, con más de 190 líneas de trolebús, casi 30 líneas de tranvías, 3 metros y 4 líneas de trenes suburbanos operados por Budapest Transport Ltd. En comparación con el funciona-

miento diario de gran extensión, el servicio nocturno de autobús estaba desfasado y era impopular. Hasta el otoño del 2005, el servicio nocturno de autobús estaba provisto con 220 Km. con 18 líneas especiales, sin buenos puntos de trasbordos (empalmes) entre ellas, y las frecuencias no eran aceptables para las líneas que iban a distritos externos. Cse-





pel era accesible únicamente en una de estas líneas (179É). Este autobús arrancaba hacia el centro de Csepel desde un punto de empalme al sur de Budapest (Boráros tér) seis veces durante la noche. Esa red se creó a finales de la década de los 80 sin reflejar los cambios fundamentales a lo largo del tiempo.

A principios del 2005 una organización civil (VEKE – Asociación de Transporte Urbano y Suburbano) propuso la extensión del servicio del autobús y preparó un detallado programa para la mejora del servicio. Establecieron una red completamente nueva con mapas y horarios detallados, sin causar un coste extra a la compañía de transporte. Añadieron al servicio público todas las líneas que servían únicamente para transportar trabajadores de la Ltd. antes. La asociación civil presentó sus planes al público, y a la compañía de transportes, que tuvo que formular una adaptación oficial de la red de servicio nocturna por presión política del Ayuntamiento de Budapest. La compañía de transporte tenía 2-3 meses para trabajar fuera del sistema. En agosto del 2005, la compañía presentó la red reformada incorporando muchos elementos de las sugerencias de la asociación civil. Aunque la realización la llevó a cabo la compañía, toda la ciudad considera la reforma como una iniciativa civil.

» Resultados

La actividad de la asociación civil alcanzó mucha notoriedad, la red ha crecido desde los 220 Km. a los 444 Km. en Budapest, y Csepel logró 2 líneas principales (952 y 979) y una línea de autobús temporal (938) proporcionando buena accesibilidad a muchos puntos de la ciudad. Cada línea pasa cada 30-60 minutos durante toda la noche. La ciudad tiene ahora 30 líneas, y los vehículos unen muchas partes de la ciudad donde no había servicio nocturno con anterioridad o el que había era insuficiente, como en el caso de Csepel.

El servicio nocturno actual de Csepel y de toda la ciudad constituye una verdadera alternativa al coche particular o al uso del taxi, y se le considera como uno de los cambios de más éxito en el transporte de los últimos años.

» Alternativas Locales– extensión de la red de autobús para los casos especiales

El municipio de Csepel – al no ser operador de los servicios de transporte– no puede satisfacer fácilmente las necesidades que surgen en relación con el transporte local. Para los servicios extra prestados por la compañía de transporte de Budapest, los distritos – o cualquier otra entidad – tiene que pagar costes extra dependiendo del tipo de servicio. En nuestros días, el municipio de Csepel considera la implementación de dos clases de servicios: el primero, una red de autobús

escolar que recoja y transporte estudiantes a y desde el colegio, creando una alternativa al caso actual, cuando llegan a clase en transporte público (no llegan a todos los colegios de Csepel), o en coche, o a pie.

El segundo, ordenar un servicio dentro de las Fábricas de Csepel (una enorme zona industrial que no tiene conexiones de transporte público), y entre las Fábricas y algún área frecuentada de Csepel.

Estos futuros ejemplos muestran que las autoridades locales pueden crear alternativas para las existentes y algunas veces contaminantes modos de transporte individual con el fin descargar la red de carreteras que tienen una capacidad insuficiente.



5.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE ATENAS OCCIDENTAL- EL EJE CENTRAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE (CAST)

5.1.2.1. Resumen de la práctica

El CAST es un concepto o cordialidad entre todos los usuarios del transporte urbano: peatones, ciclistas, pasajeros de transporte público e incluso conductores de coches que van despacio. Por otra parte el CAST funciona por toda el área urbana de Atenas Occidental enlazando los núcleos municipales a las densas áreas residenciales y espacios públicos.

5.1.2.2 . Información de los antecedentes y Contexto general

Atenas Occidental comprende diez municipios (que oscilan de tamaño desde los 130,000 a los 8,000 residentes). Como consecuencia del déficit de falta de democracia al gobernar la planificación local y los problemas relativos a la coordinación de recursos, los diez municipios crearon la Asociación para el Desarrollo de Atenas Occidental (ASDA) en 1989. La función primordial de ASDA es coordinar las funciones administrativas locales, incluyendo temas urbanos tales como planificación y gestión.

ASDA fue la responsable de la gestión e implementación del Proyecto Piloto Urbano SWAN. Se han desarrollado con éxito estructuras asesoras y participativas

específicas adicionales para ayudar a la implementación efectiva del proyecto. El Comité de Control, reunido con las autoridades locales y centrales interesadas, sindicatos y profesionales locales, junto con instituciones técnicas y académicas del área, proporcionó guía social y política. El Grupo de Pares, reunió a 7 científicos y profesionales, ofrecieron guía técnica y científica y control de calidad. Ambos organismos fueron también responsables de la valoración el PPU de SWANS, basados en el Marco Lógico establecido por la CE, DG XII, en 1993. EL proyecto hasta la fecha ha recibido un buen nivel de aceptación social y político.

5.1.2.3. Punto de arranque

Atenas Occidental es uno de los cinco sectores geográficos principales del área metropolitana, ubicado en el contorno y separado físicamente del área principal de la ciudad por el río Kifissos. El área sufre altas tasas de desempleo, bajos niveles educativos y renta baja en comparación con la más amplia área metropolitana. Es una de las áreas más degradadas de Atenas en términos de calidad del medio ambiente urbano, estructura social, y espectro y calidad de los servicios ofrecidos. Atenas Occidental ha recibido también el mayor porcentaje de inmigrantes y repatriados durante los últimos cinco años, que a menudo permanecen aislados del resto de la sociedad.



El Proyecto Piloto Urbano SWANS (Proyecto de Novedad Sostenible de Atenas Occidental) tiene como objetivo ser un ejemplo de cómo las Tecnologías de la Información pueden contribuir a una mejora global de las condiciones de vida local y al desarrollo económico. El proyecto intentó demostrar cómo los problemas locales de movilidad, centralidad, calidad del medio ambiente, empleo inclusión social pueden ser abordados con los medios de acciones de bajo coste con objetivos específicos que confían en la gestión de la información y el uso adecuado de las fuentes de energía renovables.

5.1.2.4. Prioridades y soluciones

SWANS propuso el establecimiento de un gran número de intervenciones complementarias (23 acciones individuales en total), estructuradas en torno a un número de componentes clave. El centro Intermunicipal para la Gestión de la Información forma la columna funcional de SWANS, mientras el **Eje Central del Transporte Sostenible (CAST) es la columna vertebral física**. La Unidad para el Apoyo de las PYMEs, un área de acción transmitida de manera explícita en el documento Marco para la Acción, es la columna organizativa del PPU, mientras que las funciones financieras y de gestión eran la responsabilidad del Fondo de Gestión de SWANS. Cada una de estas acciones cumplió diferentes funciones, complementándose y reforzándose mutuamente.

El enfoque integrado no solamente trasciende las competencias esenciales, sino que también se refleja en la formulación de acciones clave. Por ejemplo, CAST se planeó y diseñó utilizando un enfoque múltiple que comprende el cumplimiento Bioclimático, la compatibilidad del transporte (tanto privado como público) y la planificación urbana. La naturaleza y las necesidades de la localidad también influenciaron la decisión final para el itinerario del transporte sostenible.

5.1.2.5. Objetivos, estrategias y movilización de recursos

Se ha adoptado un enfoque sinérgico múltiple para la planificación y diseño de CAST – Eje Central para el Transporte Sostenible (junto con el Sistema de Info Bus, otra Acción paralela a la del PPU SWANS). Este enfoque se basa en 3 criterios principales: (a) proximidad a los centros sub-metropolitanos del área así como a las principales funciones urbanas tales como instalaciones educativas y sociales, de ocio y deportivas etc. **Para mejorar la centralidad;** (b) **priorización de medios de transporte sostenibles** (mini buses, peatones y bicicletas) en el CAST, y (c) la **adopción de principios de diseño bioclimáticos** para el micro diseño del espacio de CAST y **parámetros bioclimáticos** para la selección de sus enlaces específicos.

El enfoque anterior es apoyado posteriormente por el uso de Fuentes de Energía Renovables en los mecanismos de información del usuario tales como paradas de autobús inteligentes, kioscos de información y señales de mensajes variables. UPP SWANS se entendió como punto de arranque de un plan urbano más grande que abarcara la totalidad de Atenas Occidental, que podría ser implementado basado en las lecciones aprendidas de la implementación piloto actual.

La investigación Bioclimática apoyó la planificación y aspectos del diseño del UPP SWANS. En concreto, el enfoque se centró en el análisis de las características solares y aéreas de los enlaces de la carretera que inicialmente fueron seleccionados como partes del CAST. Este análisis da como resultado la asignación de cada enlace a prioridades bioclimáticas específicas, dependiendo de sus características físicas (altura y anchura) y su orientación.

5.1.2.6. Proceso e implementación del proyecto

El CAST ha sido concebido dentro del U.P.P. SWANS, pero las limitaciones presupuestarias han restringido la implementación a dos secciones de calles entre las docenas que constituyen el proyecto.

Estas dos calles tiene una longitud total de 1100 metros y han sido elegidas para actuar como piloto para el resto de las secciones debido a su ubicación en el centro en Peristeri y Aegaleo, los dos municipios mayores de Atenas Occidental.

Las dos calles (Markou Botsari en Aegaleo y Emiliou Veaki en Peristeri) han sido diseñadas utilizando principios bio-climáticos (dirección del viento, sombra natu-

ral, materiales y colores reflectantes, fuentes, persianas de madera) en términos de materiales y muebles. Estos principios permiten un descenso de la temperatura local de al menos 5 grados en comparación con calles adyacentes.

La superficie no separa de manera física los movimientos de los diversos usuarios. Estas separaciones se han conseguido únicamente con indicaciones de color.

El concepto CAST generó el interés de la Autoridad de la Prefectura de Atenas (autoridad local de Segundo nivel) que fundó ASDA 1.750.000 euros para implementar el proyecto.

Las dos calles construidas son, naturalmente, parte de la red del itinerario del minibús.

El tiempo de construcción duró más que lo esperado, principalmente debido a cuestiones de índole administrativa, lo que hizo que las calles no se abrieran hasta finales del 2000.

5.1.2.7. Resultados conseguidos en relación con los objetivos

Las dos calles están operativas desde diciembre del 2000.

5.1.2.8. Impacto

Se estima que la apertura de estas dos calles mejoró, de manera importante, el atractivo de los 2 núcleos municipales del Peristeri y Aegaleo. Por ejemplo, durante los 3 primeros meses de funcionamiento se instalaron un gran número de tiendas y de bares. Es de interés destacar que una de las estaciones de radio privadas, especialmente popular con la audiencia más joven, trasladó sus instalaciones y estudios hasta la calle Emiliou Veaki, mostrando así su interés en el área desarrollada recientemente. En conclusión, se cree que esta acción tuvo más impacto sobre la centralidad que los otros del proyecto.

Como resultado, los peatones y, en menor grado los ciclistas, han aumentado en la zona de manera significativa en comparación con la situación "anterior".

No se ha informado de la existencia de accidentes o de conflictos en los seis primeros meses de su funcionamiento.

El principal problema identificado es que estas dos calles a menudo se usan para realizar aparcamientos ilegales, ocupando el espacio de los peatones y de los ciclistas y estorbando el movimiento de los vehículos de transporte público. Este problema es inherente a los hábitos actuales de la población en Atenas en general, pero se espera que disminuya con el paso del tiempo y que la gente aprenda a utilizar su espacio de acuerdo con el plan. La aplicación de la ley por parte de la policía municipal es deliberadamente muy permisiva, puesto que ASDA y las autoridades locales han optado por el "aprendizaje a través de la experiencia" en vez de "detenerles por medio de sanciones".

5.1.2.9. Transferibilidad, Conclusiones y Beneficios

Aunque hay un fuerte deseo de expandir el CAST en toda su extensión, el ritmo de implementación depende en gran parte de la disponibilidad presupuestaria. Como resultado, el número de calles a construir en el futuro próximo está directamente en función de la disponibilidad de fondos, principalmente a través del Plan Regional de Atenas del Tercer Marco de Apoyo de la Comunidad, que finalmente ha sido limitado.

5.2. ÁMBITO DEL CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN [C1]

¿Son las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas una preocupación importante en la planificación y gestión en las ciudades europeas? (experiencia real y perspectivas para el desarrollo posterior). Los perfiles de abajo muestran las percepciones de las ciudades CITUM.

P: ¿Hasta que punto la Soluciones de Movilidad Urbana Alternativa, en términos generales, son superadas en su área? ¿Son una preocupación importante o insignificante de TODAS LAS AUTORIDADES COMPETENTES, incluyendo su Organización?

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS		*		
CATANIA			*	
CSEPEL		*		
LÁRNACA			*	
VALLADOLID		*		
VALLETTA			*	
ATENAS OCCIDENTAL		*		

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*...por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:*

■ CATANIA

La estructura de la ciudad no se presta a soluciones fuertes tradicionales. Las Soluciones alternativas de Movilidad son, por ello, la mejor forma de alcanzar un objetivo satisfactorio, incluso si su adopción es, hasta ahora, más lenta debida a los hábitos de los ciudadanos.

■ LÁRNACA

La consideración ha crecido de manera considerable a lo largo de los últimos años pero aún no se la considera un factor importante. La mayoría de los proyectos iniciados por el gobierno tienen en cuenta soluciones de movilidad urbana alternativas (la mayoría referidas a desplazamientos a pie y en bicicleta) pero no al nivel deseado.

■ VALLETTA

El desarrollo de ADT (la agencia nacional de transporte) y el comienzo del Ministerio para el Desarrollo Urbano y de Carreteras e los últimos 5 años creó la plataforma para una estrategia de transporte revisada, incluyendo transporte alternativo y sistemas multimodales. La estrategia se basa en el Desarrollo Orientado al Tránsito (2004) e incluye: Sistemas Park and Ride (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo); Ferry; la Conexión Vertical (funicular); Mini taxis; Tránsito de Autobús Rápido; Proyectos Peatonales.

... por aquellos que informan de un nivel de preocupación INSIGNIFICANTE:

■ ALEXANDROUPOLIS

la elaboración y la implementación del estudio del tráfico y del transporte para la ciudad de Alexandroupolis fue el primer intento de introducir y de inducir al uso de soluciones de movilidad urbana alternativas tales como el sistema de Transporte en Masa Urbano (4 itinerarios de mini-bus), red para las bicicletas y desarrollo de áreas peatonales.

■ CSEPEL

El Ayuntamiento de Budapest tiene la principal responsabilidad de gestionar, mantener, manejar y planificar el sistema de movilidad; de ahí que distritos como el de Csepel tengan influencias limitadas sobre las decisiones. Existe una falta global de conciencia medioambiental en toda la planificación del transporte. Durante las últimas décadas, se realizaron soluciones alternativas principalmente a niveles locales o sub locales (a nivel de distrito: áreas para peatones o para ciclistas, a nivel más amplio de la ciudad: áreas para andar en bici, soluciones basadas en la informática, empalmes intermodales, P+R -aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo-).

Sin embargo, en nuestros días los planificadores urbanos y del transporte reconocen la necesidad de promover el uso de modos alternativos, principalmente a través de proyectos financiados por la UE.

■ VALLADOLID

Las soluciones alternativas de movilidad urbana tienen un tratamiento marginal debido quizás a la limitada presión social.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Con la excepción del Proyecto Piloto Urbano SWANS ha habido muy pocos AUMS que hayan tenido lugar en los últimos años. Por otra parte, ASDA ha preparado planes adecuados para una extensa red de calles libres de coches, al tiempo que se prevén un número de calles peatonales por municipios individuales.

La limitada implementación de la actividad se debe principalmente a las siguientes razones: El dominio del coche privado donde se centra la mayor parte de la implementación (tráfico y gestión del aparcamiento); Bajo potencial de aplicación; Falta de medios de financiación; Bajo potencial de mantenimiento.

En lo que respecta a Soluciones de Movilidad Urbana Alternativa:

• Desplazamientos a pie

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS		●		
CATANIA		●		
CSEPEL			●	
LÁRNACA	●			
VALLADOLID				●
VALLETTA		●		
ATENAS OCCIDENTAL			●	

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **IMPORTANTE**:*

■ VALLADOLID

Las prácticas implementadas incluyen nuevas áreas peatonales, instalaciones en semáforos y cruces, extensión de las aceras etc.

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:*

■ CSEPEL

En Budapest, y en el distrito de Csepel también, se han desarrollado algunas nuevas áreas peatonales, y hay unas cuantas áreas de uso mixto también (para peatones y para un tráfico restringido, o para ciclistas). Estos son proyectos de éxito, pero la necesidad para estas soluciones es mayor que el número de proyectos

CUIDADO ESPECIAL PARA USUARIOS DISCAPACITADOS**■ ALEXANDROUPOLIS**

Rampas para discapacitados en todos los cruces adaptados.

■ CATANIA

Rampas para los discapacitados en todas las aceras.

■ LÁRNACA

Ajustes a las aceras existentes para permitir el acceso a las sillas de ruedas.

■ VALLADOLID

Bordillos reducidos en los cruces de peatones; Diferente pavimentación cerca de los cruces para los ciegos; advertencias sonoras para los ciegos en los semáforos; mobiliario urbano eliminado.

■ VALLETTA

A los discapacitados se les consulta sobre todos los proyectos y desarrollos de las políticas a través del Comité Nacional para Personas Discapacitadas; todos los proyectos deberían seguir las Directrices desarrolladas en los últimos 5 años; la proyectada Conexión Vertical ha sido diseñada con ascensores diagonales y no escaleras mecánicas.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Rampas en los cruces; la mayor parte de las señales de tráfico están equipadas con advertencias sonoras para ciegos.

• Uso de la bicicleta

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS		●		
CATANIA		●		
CSEPEL		●		
LÁRNACA			●	
VALLADOLID			●	
VALLETTA		●		
ATENAS OCCIDENTAL		●		

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:*

■ LÁRNACA

Unos cuantos carriles bici en las nuevas calles construidas durante los últimos tres años.

■ VALLADOLID

Se han creado muchos kilómetros de carril bici; se diseñan nuevas calles con carril bici.

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **INSIGNIFICANTE**:*



■ ALEXANDROUPOLIS

Implementación parcial del plan conseguido hasta el momento (750 Metros de largo).

■ CATANIA

La topografía no se presta a andar en bici; se encuentran en curso algunas iniciativas piloto.

■ CSEPEL

Típicamente, el desarrollo de los carriles bici se contempla como un "lujo" con las prácticas de movilidad que pueden eliminarse de los presupuestos municipales en caso de restricciones financieras. Algunas

de las recientes obras de reconstrucción de calles dio como resultado la creación de algunos carriles bici, pero no existe una verdadera red de carriles bici para utilizar, y las calles más concurridas del centro no tienen estos carriles.

■ VALLETTA

Un carril bici que conecte los lugares de P&R (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo) con Valletta ~ "Aparca y Pedalea"; 20 bicicletas disponibles para usar libremente. Sin embargo, solo un 0,3% de todos los desplazamientos se llevan a cabo en bici.



■ ATENAS OCCIDENTAL

se ha previsto una red de carril bici y se han implementado 3 enlaces sin coches, incluyendo carriles bici.

• Prácticas blandas

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS		✱		
CATANIA			✱	
CSEPEL		✱		
LÁRNACA	✱			
VALLADOLID		✱		
VALLETTA			✱	
ATENAS OCCIDENTAL	✱			

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:*

■ CATANIA

Las soluciones Alternativas de Movilidad Urbana y adoptadas o en camino de ser adoptadas en la ciudad de Catania: Incentivos para bicicletas ayudadas eléctricamente (250 €) o vespas eléctricas (500 €) - 450 vehículos a financiar. Intercambio de aparcamientos; Política de tarifas de aparcamiento; Compartir el coche para ir al trabajo o al colegio; Compartir el coche.



■ VALLETTA

El actual sistema de "permiso V" (tarifa de acceso a la ciudad) va a ser reemplazado por un sistema de pagar por el uso, el sistema de Acceso Controlado de Vehículos (CVA).

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **INSIGNIFICANTE**:*

■ ALEXANDROUPOLIS

Se limitó a realizar campañas de concienciación.

■ CSEPEL

Unas cuantas áreas de zonas de acceso controlado en el centro de la ciudad de Budapest; unas cuantas carriles bus; controles de tráfico en algunas calles del centro; semáforos inteligentes para dar prioridad a los tranvías o autobuses. Campañas de promoción únicamente en los últimos años, sin un sistema de comercialización bien organizado. No se mencionaron en esta categoría, pero son importantes en el contexto de Budapest (no en Csepel), algunos aparcamientos P+R y B+R (aparcamientos en zonas periféricas conectados con el transporte urbano colectivo) que se desarrollaron a finales de la década de los 90.



■ VALLADOLID

Campañas de transporte público; política especial del billete de autobús (traslados gratuitos); un proyecto para alquilar bicicletas.

CUIDADO ESPECIAL PARA USUARIOS DISCAPACITADOS

■ CSEPEL

Semáforos inteligentes para los ciegos.

■ VALLADOLID

Todos los autobuses nuevos tienen plataforma oscilante para facilitar el acceso del viajero.

• Prácticas basadas en IT

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS	●			
CATANIA		●		
CSEPEL		●		
LÁRNACA	●			
VALLADOLID			●	
VALLETTA		●		
ATENAS OCCIDENTAL		●		

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

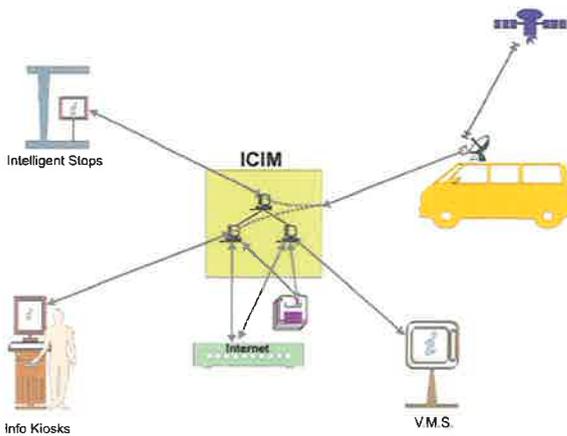
... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:

■ VALLADOLID

Sistema para gestionar la flota y el sistema de información de los pasajeros para todos los autobuses nuevos. La gestión de la accesibilidad para tipos específicos de vehículos en áreas sensibles. Medidas institucionales tales como incremento del impuesto de vehículos en proporción a su edad.



... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **INSIGNIFICANTE**:



■ ATENAS OCCIDENTAL

6 Paradas de Autobús Inteligentes, 6 Kioscos de información e implementación de 6 Carteles de Mensajes Variables en el contexto del PPU SWANS.

■ LÁRNACA

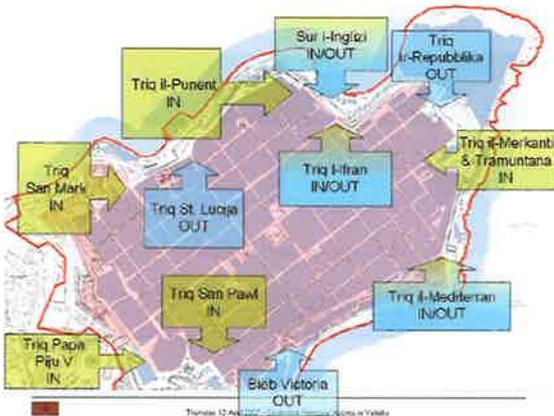
En la actualidad se considera un nuevo sistema de aparcamiento basado en IT/SMS.

■ CSEPEL

Algunos sistemas de control de tráfico anteriores y un nuevo sistema basado en el GPS utilizado para el control de tráfico. Se iba a ofertar un sistema de billeteaje integrado, pero debido a los altos costes y a antecedentes conceptualmente problemáticos, se suspendió.

■ VALLETTA

Sistema de control de acceso de vehículos (CVA) esperado para Marzo de 2007. El sistema permitirá cobro automático de tarifas de acceso ba-



sado en el tiempo del desplazamiento. Los cobros variarán a lo largo del día. Además, se prevé un sistema ITMS (Sistema de Gestión Inteligente de Tráfico) incluyendo un AVL (un Sistema de Localizador de Vehículos Automático, para integrar el control de los coches privados y del transporte público.

■ CATANIA

Varios proyectos en curso, como Zone a Traffico Limitato y control de tráfico.

Cuidados Especiales para Usuarios discapacitados

■ CSEPEL

Se introdujeron carriles guía de ciegos en alguna línea de metro. Se diseñan nuevos autobuses y tranvías para que sean accesibles a usuarios discapacitados.

• Fuentes de energía renovable

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS	*			
CATANIA		*		
CSEPEL	*			
LÁRNACA	*			
VALLADOLID			*	
VALLETTA		*		
ATENAS OCCIDENTAL		*		

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **ACEPTABLE**:*

■ VALLADOLID

100 de los 130 autobuses de la ciudad utilizan gas licuado.

*... por aquellos que informan de un nivel de preocupación **INSIGNIFICANTE**:*

■ VALLETTA

Coches Eléctricos para el tránsito local de la ciudad. Minitaxis Eléctricos a lo largo del próximo año para servir en la capital. Los vehículos del servicio "Park and

Ride" (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo) tienen, a largo plazo, que ser promovidos por RES.

■ CATANIA

Mini buses eléctricos que se utilizan en zonas del centro histórico. Funcionan muchos autobuses con gas metano.



■ CSEPEL

Aunque algunas de las ciudades húngaras más grandes (Szeged, Debrecen) tienen una amplia experiencia en RES de 10 a 15 años, los dirigentes de BKV no quieren introducir esta innovación. Únicamente vehículos eléctricos modernizados (trolebuses, tranvías) están equipados con sistemas de energía regeneradora.



■ ATENAS OCCIDENTAL

En el PPU SWANS: 2 Enlaces Bioclimáticos de Calles Libres de Coches; 6 Paradas de autobús Inteligentes equipadas con arcos fotovoltaicos. Las líneas más convencionales funcionan con LPG

• Prácticas no-convencionales

	Ninguna acción	Insignificante	Aceptable	Importante
ALEX'POLIS	✱			
CATANIA	✱			
CSEPEL	✱			
LÁRNACA	✱			
VALLADOLID	✱			
VALLETTA		✱		
ATENAS OCCIDENTAL	✱			

Algunos comentarios importantes:

■ VALLETTA

Los *Taxis Acuáticos* y los *Taxis Tirados por Caballos* para el mercado del turismo únicamente. La *Conexión Vertical* lanzada en diciembre 2006 como un modo alternativo a las curvas del autobús y a los proyectos de transporte convencionales de la Valletta y del la zona ribereña de Floriana. En el 2006 se publicó una oferta para conectar el servicio de *ferry marítimo para conectar el área del puerto* por parte de la Autoridad Marítima de Malta (MMA).

5.3. IMPORTANCIA DE LAS ALTERNATIVAS [C2]

¿Son la Soluciones alternativas de Movilidad Urbana una alternativa seria a los modos mayoritarios dominantes o son un esfuerzo marginal, basado en su realización hasta la fecha? El perfil de abajo muestra las percepciones de las ciudades de CIT .

P: ¿Hasta qué punto la experiencia desde su área UM. ha demostrado que las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana pueden ser una seria opción de alternativa al uso de modos motorizados individuales (especialmente coches privados)?

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS				✱			
CATANIA				✱			
CSEPEL					✱		
LÁRNACA					✱		
VALLADOLID				✱			
VALLETTA				✱			
ATENAS OCCIDENTAL				✱			

Esto es cómo se justifican las valoraciones y/o cómo se apoyan...

*...por aquellos que tienen una opinión **BASTANTE POSITIVA**:*

■ CSEPEL

En el contexto de Budapest, las alternativas, principalmente políticas blandas (carriles bus, semáforos inteligentes, actividades de la asociación de transportes recientemente creada, horarios acompasados en las líneas del tren suburbano) han ralentizado el empeoramiento de la desintegración modal. En algu-

nos casos, puede medirse el número cada vez mayor de pasajeros como resultado de las acciones mencionadas anteriormente. Por desgracia, Csepel no se beneficia de estas acciones a corto plazo debido a su localización en una isla.

■ LÁRNACA

Desde la limitada experiencia de unos cuantos itinerarios de bicicleta creados recientemente, se puede concluir que son una gran alternativa a las soluciones de movilidad combinadas cuando la gente ya las utilice para acceder a otras áreas. Un enfoque más planificado en la creación de soluciones alternativas de movilidad, combinado con un proyecto sistemático de "cambio de mentalidad", disminuirá enormemente la adopción de soluciones de movilidad convencional.

■ ALEX'POLIS

La escala de las intervenciones existentes es tan limitada que podría no cambiar los hábitos de los ciudadanos.

■ CATANIA

Los ciudadanos de Catania (como el mayoría de las ciudades italianas) son bastante remisos a dejar el coche en casa. Por ello únicamente se lograrán verdaderos resultados si existe un impedimento legal para el uso del coche. Son también muy importantes intensas campañas educativas / promocionales para lograr una mayor efectividad.

■ VALLADOLID

Compartir coche o ir en bici ha demostrado ser unas alternativas serias al coche privado; sólo tiene que cambiar la mentalidad de la gente. Otras medidas fueron muy eficaces: nuevas zonas peatonales en el centro de la ciudad, la gestión del aparcamiento rotativo y aparcamientos disuasorios.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Ningún efecto en absoluto, debido a (I) lo limitado de la escala y (II) los limitados esfuerzos de concienciación.

5.4. POTENCIAL DE LAS ALTERNATIVAS [C3]

¿Cuál es el potencial de las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana para mejorar la movilidad urbana para todos los grupos de usuarios, incluyendo los discapacitados? El perfil de abajo muestra las percepciones de las ciudades de CITUM.

P: Basado en su experiencia, por favor, exponga y justifique su opinión referente a la importancia de las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana para alcanzar una MOVILIDAD URBANA MÁS SOSTENIBLE en su área, especialmente para grupos sociales discapacitados

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS							
CATANIA							*
CSEPEL				*			
LÁRNACA					*		
VALLADOLID						*	
VALLETTA					*		
ATENAS OCCIDENTAL					*		

Algunos comentarios importantes:

■ CATANIA

A pesar de la escasa experiencia, los efectos han sido muy positivos.

■ CSEPEL

En el contexto de Csepel no se han implementado soluciones alternativas de movilidad urbana a un nivel útil. A nivel metropolitano, no existe una mejora significativa de las condiciones de los grupos sociales en desventaja. Sin embargo, todas las soluciones alternativas de transporte en Budapest pueden considerarse como pequeños pasos en el desarrollo de un sistema de movilidad urbana más sostenible.

■ LÁRNACA

La adopción se restringe a grupos de usuarios específicos (especialmente turistas y grupos sociales en desventaja); de aquí que la contribución sea marginal.

■ VALLADOLID

Las soluciones Alternativas de Movilidad Urbana deberían enfocarse a un uso más inteligente de los coches porque otras soluciones como los carriles bici, por ejemplo, afecta a una parte reducida de la población

■ VALLETTA

A pesar de un corto período de P&R (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo -un mes-, las entradas de coches particulares a Valletta se ha reducido ya. La llegada del CVA es de alguna forma más prometedora siguiendo su integración con el proyecto P&R.

■ ATENAS OCCIDENTAL

La importancia de AUMS es limitada si no se acompaña de una política voluntarista de restricción del uso de coches privados.

5.5. SOSTENIBILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS [C4]

¿Conducen las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas a una más alta sostenibilidad en la movilidad urbana o tienen efectos limitados? Los perfiles de más abajo muestran las opiniones de las ciudades CITUM.

P: Basado en la experiencia en su área, por favor exponga y justifique su opinión concerniente a la importancia de las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas en la consecución de UN MEJOR MEDIOAMBIENTE URBANO

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS							
CATANIA							★
CSEPEL						★	
LÁRNACA					★		
VALLADOLID						★	
VALLETTA				★			
ATENAS OCCIDENTAL						★	

Algunos comentarios importantes:

■ CATANIA

Primero, las percepciones de los ciudadanos son positivas. Segundo, las estaciones de control de la contaminación muestran una mejor calidad del aire en zonas de tráfico reducido.

■ CSEPEL

Las recientes prácticas en el corazón de Csepel, y aún más en todo Budapest contribuyen a un medioambiente urbano más sano. En Csepel, sin embargo, los impactos más positivos se esperan cuando la nueva carretera de circunvalación se abra, permitiendo un desarrollo integrado del centro de la ciudad.

■ LÁRNACA

Pequeña contribución debido a la limitada escala de las prácticas; se espera un incremento tras la expansión del sistema a una red.

■ VALLADOLID

Dado que el principal contaminante son partículas, emitidas principalmente por motores diesel, se adoptaron medidas adicionales para complementar el efecto

reducido de las Soluciones Alternativas arriba mencionadas implementadas tales como: la prohibición de vehículos pesados en el centro; incremento de impuesto sobre vehículos en proporción a su edad; restricciones al acceso, circulación y aparcamiento en el centro histórico.

■ ATENAS OCCIDENTAL

AUMS ha mejorado mucho el medioambiente del entorno a una escala pequeña y media. Sin embargo, su contribución a la reducción de la contaminación (a mayor escala) es marginal porque no se acompaña restricciones drásticas en el uso del coche.

P: Basado en la experiencia en su área, por favor exponga y justifique su opinión concerniente a la importancia de las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas en el apoyo de LA REFORMA DE LAS ÁREAS DESFAVORECIDAS y/o la ACCESIBILIDAD DE LAS ÁREAS CENTRALES DESDE LA PERIFERIA URBANA

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS							
CATANIA						●	
CSEPEL					●		
LÁRNACA					●		
VALLADOLID						●	
VALLETTA					●		
ATENAS OCCIDENTAL						●	

Algunos comentarios importantes:

■ CATANIA

Es necesaria la combinación con pesadas estructuras para poder alcanzar efectos de relieve.

■ CSEPEL

Principalmente debido a los carriles bus y restricciones de tráfico.

■ LÁRNACA

El tamaño del efecto proporcional a la extensión geográfica de las prácticas.

■ VALLADOLID

La práctica principal que ha incrementado la accesibilidad del contorno urbano es el compartir coche, a saber, *"comparte coche y aparca gratis"*.

■ VALLETTA

Tamaño de los efectos proporcional a la duración de las prácticas implementadas: se esperan efectos de mayor entidad a largo plazo.

■ ATENAS OCCIDENTAL

El AUMS implementado ha contribuido a la mejora de sus alrededores, que estaban bastante subdesarrollados antes de la implementación. Esta mejora llevó a un atractivo cada vez mayor pero la accesibilidad de aquellas áreas incrementó de manera significativa únicamente en combinación con la estación de Metro que se construyó allí.

5.6. ÉXITOS Y FRACASOS DE LAS ALTERNATIVAS [C5]

Los perfiles de más abajo muestran las opiniones de las ciudades de CITUM.

P: En cuanto a las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas de más éxito implementadas en su área, por favor exponga los principales factores de éxitos.

	ALEX	CATA	CSEP	LARN	VLDD	VLTA	ATENAS OCCIDENTAL
Enfoque integrado de la planificación		*	*			*	*
Calidad de estudios y planes						*	*
Información y publicidad		*			*	*	
Participación ciudadana		*		*		*	
Coordinación de las autoridades competentes		*	*		*	*	
Extensión geográfica de las intervenciones		*	*				
Beneficios sociales de las intervenciones				*	*	*	
Otro factor de éxito							

Algunos comentarios importantes:

■ CATANIA

Un enfoque de planificación integrada es definitivamente el apropiado para alcanzar resultados concretos.

■ LÁRNACA

El éxito se debe en gran parte al apoyo de los ciudadanos en combinación con los beneficios sociales extraídos.

■ VALLADOLID

Se necesita acompañar de una restricción del uso de los coches privados

■ VALLETTA

El principal factor, el enfoque del “Gobierno Reunido” que congregó un número de organismos del sector público para trabajar atravesando los límites organizativos hacia los objetivos comunes.

■ ATENAS OCCIDENTAL

El éxito de la implementación de AUMS es limitado a pesar de su alta calidad de implementación y contexto de estudios que no contrapesa totalmente los factores negativos que se listan abajo.

P: En cuanto a las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana de menos éxito (por ejemplo políticas o medidas abandonadas o incompletas, no cumplidas) implementadas en su área, por favor, exponga los principales factores de fracaso.

	ALEX	CATA	CSEP	LARN	VLDD	VLTA	ATENAS OCCIDENTAL
Enfoque integrado de la planificación	*	*	*	*		*	
Calidad de estudios y planes	*				*	*	
Información y publicidad	*				*		*
Participación ciudadana	*	*					*
Coordinación de las autoridades competentes	*	*	*		*	*	*
Extensión geográfica de las intervenciones						*	*
Beneficios sociales de las intervenciones							
Otro factor de éxito – por favor, menciónelo	*						

Algunos comentarios importantes:

■ ALEX'POLIS

En orden de preferencia: 1 - Coordinación de las autoridades competentes; 2- Enfoque parcial / incompleto de planificación; 3 - Calidad de estudios y planes; 4 - Participación ciudadana; 5 - Información y publicidad.

■ LÁRNACA

Las reflexiones iniciales para implementar los desplazamientos a pie como una opción alternativa de movilidad han fracasado por falta de experiencia, y por una planificación incompleta.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Se cree que con mayor concienciación, coordinación entre las autoridades locales (en términos de aplicación) y con una implicación del ciudadano más directa, el AUMS habría tenido más éxito y como consecuencia se habría extendido a áreas más grandes.

5.7. REQUERIMIENTOS PARA LA ADOPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS [C6]

¿Están los ciudadanos dispuestos a adoptar Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana y bajo qué condiciones? Los perfiles de abajo muestran las percepciones de las ciudades de CITUM.

P: ¿Hasta qué punto son favorables sus conciudadanos a las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas (en términos de actitudes)?

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS				★			
CATANIA					★		
CSEPEL						★	
LÁRNACA						★	
VALLADOLID					★		
VALLETTA							
ATENAS OCCIDENTAL					★		

Algunos comentarios importantes:

■ ALEXANDROUPOLIS

La información insuficiente y las medidas publicitarias en relación a las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana, a menudo la causa de la reacción negativa de los ciudadanos.

■ CATANIA

Casi todos los ciudadanos declaran en principio ser favorables al concepto de Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana. Una situación diferente se da cuando existen las medidas concretas. En este caso, la fuerte oposición de aquellos que están más influenciados no es rara. Un buen ejemplo es el de la oposición llevada a cabo por los propietarios de tiendas en contra de la peatonalización del centro histórico.

■ CSEPEL

Si la cuestión concierne a la satisfacción de los ciudadanos con las situaciones alternativas, entonces podemos decir que la gente no está satisfecha con las existentes debido a su escala limitada. Ni los carriles bici, ni las áreas para caminar forman una verdadera red en Csepel. La actitud global social hacia las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana es positiva; cuanto más éxito tengan los proyectos principales, más fácil será la aceptación de un proyecto similar en el futuro. Sin embargo, debido a la falta de soluciones alternativas a gran escala, las actitudes de los ciudadanos son difíciles de medir. Parecen positivas ahora pero, en caso de un uso restringido y regulado del coche personal, siguiendo una solución alternativa, podría provocar que esta actitud pudiera volverse menos positiva y abierta...

■ LÁRNACA

Los ciudadanos urgen a las autoridades que implementen tanto como les sea posible. Esto se ha verificado por su participación en discusiones abiertas y en el entusiasmo que mostraron.

■ VALLADOLID

Casi todos los ciudadanos declaran ser favorables en principio al concepto de Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana. La oposición surge cuando se restringe el uso del coche.

■ VALLETTA

- En términos de tecnologías innovadoras para el transporte, los demandados parecen ser bastante receptivos (48.3% de actitudes positivas, frente a el 12.8% de negativos).
- Un 16.7% intenta cambiar al transporte público de los coches una vez que el sistema de pago-por-uso se introdujo en Valletta.
- El uso de los servicios del ferry que sea muy limitado.
- Hay algún potencial para el uso de la bici.
- Importantes intenciones de cambio a Park & Ride (aparcamiento en zonas periféricas conectadas con el transporte urbano colectivo).

Sin embargo un número de los factores anteriores cambiarán de manera segura con la llegada del sistema CVA a implementar a partir de marzo del 2007.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Muy pocos ciudadanos se declararían en contra de AUMS, especialmente cuando ellos no restringen su libertad a los modos privados de desplazamiento y aparcamiento, pero esto es teoría; en la práctica... (ver siguiente tema).

P: ¿Hasta qué punto han mostrado ya sus conciudadanos un nivel de adopción aceptable en lo que se refiere a las Soluciones de Movilidad Urbana Alternativas (en términos de PREFERENCIAS reales O elecciones)?

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3
ALEX'POLIS				●			
CATANIA						●	
CSEPEL					●		
LÁRNACA					●		
VALLADOLID				●			
VALLETTA					●		
ATENAS OCCIDENTAL		●					

Algunos comentarios importantes:

■ CATANIA

Los ciudadanos (en Catania) se vieron forzados a adoptar nuevas medidas de movilidad. Después de un período de adaptación, parece que aceptan el cambio y parecen bastante satisfechos.

■ CSEPEL

Los carriles bici y las áreas peatonales han sido bien aceptadas y adoptadas por los ciudadanos, pero esto es solo un nivel preliminar para la introducción de verdaderas soluciones alternativas. En el contexto de la ciudad de Budapest, las políticas blandas implementadas en los últimos 5-10 años (carriles bus, zonas de acceso controladas, etc.) muestran bastante aceptación, si los impactos positivos son atractivos lo suficientemente comunicados.

■ LÁRNACA

Las limitadas opciones de soluciones alternativas de movilidad que existen en el área de Lárnaca (principalmente unos cuantos itinerarios para la bicicleta) y el uso de estas opciones por numerosos ciudadanos ha manifestado que estos son proclives a adoptar las soluciones de movilidad.

■ VALLADOLID

Los ciudadanos adoptan Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana cuando no tienen otra posibilidad, ellos (si pueden) prefieren el uso del coche particular.

■ ATENAS OCCIDENTAL

(En la práctica)... los ciudadanos no se adhirieron a los espacios libres de coches cuando los utilizaron, cuando los visitantes y los propietarios de tiendas colindantes violaron la regulación, incluso siendo favorables en teoría.

P: ¿Qué factores podrían conducir a un mayor nivel de adopción de las Soluciones Alternativas de Movilidad Urbana en su área?

	ALEX	CATA	CSEP	LARN	VLDD	VLTA	ATENAS OCCIDENTAL
Enfoque integrado de la planificación	*		*			*	
Calidad de estudios y planes	*	*		*	*	*	
Información y publicidad	*	*	*	*	*	*	*
Participación ciudadana	*	*	*			*	*
Coordinación de las autoridades competentes	*		*		*	*	*
Extensión geográfica de las intervenciones	*		*		*	*	
Beneficios sociales de las intervenciones	*				*	*	
Otro factor de éxito – por favor, menciónelo							(*)

(*): Madurez del contexto socio-político.

Algunos comentarios importantes:

■ ALEX'POLIS

Por orden de preferencia: 1- Oportunidades de financiación; 2- Beneficios sociales de las prácticas; 3- Enfoque integrado de la planificación; 4- Información y publicidad; 5- Calidad de estudios y de planes; 6- Extensión geográfica de las prácticas; 7- Coordinación de las autoridades competentes; 8- Participación ciudadana.

■ LÁRNACA

La publicidad planeada y sistemática en los beneficios obtenidos por el uso de soluciones alternativas de movilidad urbana mejorará su adopción. Esto tiene que suplementarse con planes de alta calidad.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Parece que la sociedad local necesita tiempo para madurar y adoptar AUMS. La madurez coincide con el reconocimiento de que los modos privados no son la panacea para la movilidad y, por ello, el fin de la sumisión a ellos. Con este fin, las autoridades deben proceder a unas campañas de concienciación intensiva acompañadas por amplios esfuerzos inequívocos de AUMS.

P: Principales provisiones legales concernientes a las Soluciones Alternativas de la Movilidad Urbana

■ CSEPEL

En la Política de Transporte Húngara de 2003-2015, solo se mencionan soluciones alternativas de manera general, y centradas en el uso de combustibles alternativos, en el desarrollo de redes del carril bici y en la supresión del uso del coche personal.

La ciudad de Budapest tiene su concepto de desarrollo estratégico (que fue aprobado por la Asamblea General de Budapest en el 2003), cuya idea central es fortalecer los desarrollos del transporte de manera respetuosa con el medioambiente. Basados en ello, el programa de desarrollo a medio plazo (Programa Podmaniczky, 2005) se elaboró centrándose en el desarrollo del transporte público como un elemento determinante para una ciudad que sea vivible. Tanto el Concepto como el Plan a Medio Plazo se basan en gran parte en el Plan de Desarrollo del Transporte de Budapest –aprobado en el 2001– y tiene como objetivo el desarrollo de los sistemas de transporte público, el uso de políticas blandas y sus ITS para crear movilidad urbana pública, y una alternativa mejor y verdadera del uso del coche privado.

En los documentos legales húngaros relativos a la movilidad hay recomendaciones para los modos de transporte respetuosos con el medio ambiente y para el uso de energías renovables, pero éstas no tienen el poder de ser obligatorias.

■ LÁRNACA

No hay un marco legal que envuelva las soluciones alternativas urbanas, sino solo las directrices emitidas por el Gobierno central.

■ VALLADOLID

La planificación urbana de Valladolid implica planes detallados diferentes, y documentos de proyectos detallados (planes ejecutivos) que deben ser coordinados en cadencias e implementación.

La planificación de la movilidad urbana ha sido dividida en 5 detallados planes: movilidad peatonal y ciclista, transporte público, aparcamiento, planificación de calles y gestión de la movilidad. Entre estos, el primer y segundo plan contenían puntos sobre soluciones alternativas de movilidad urbana

■ VALLETTA

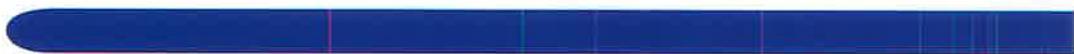
La ley requiere que la Autoridad de Planificación y Medioambiente se asesore con el público tanto en la política de planificación como en la política del medioambiente. De particular relevancia en estos contextos son las siguientes leyes:

Ley de Planificación del Desarrollo (2002) particularmente los Artículos 18 (6), 19 (1), 27 (2) y 29A (3) y Ley de Protección Medioambiental particularmente el Artículo 10(1).

Debería realizarse una consulta en MEPA con las partes principales, bien el ADT o el MUDR (o ambos), presentes en la reunión de consulta.

■ ATENAS OCCIDENTAL

El uso del espacio por varios medios de movilidad se administra por las autoridades locales del lugar con el acuerdo de la policía. Tales decisiones habitualmente se adoptan en el contexto de unos planes de gestión del tráfico más amplios. RES y lo telemático no están gobernadas por un marco explícito dedicado.



6. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

Este capítulo aborda el tema con el que los urbanistas de CITUM se sienten más satisfechos, como es el de la participación ciudadana. A pesar de los numerosos inconvenientes, tales como interés de los medios de comunicación o la naturaleza formal que caracteriza muy a menudo tales procesos y sus actividades relacionadas, en la mayoría de las ciudades, los ciudadanos participan en la planificación de la movilidad urbana. Esto se debe principalmente a la importancia que la movilidad urbana, el tráfico y el transporte han adquirido en la vida diaria de los países desarrollados que han resuelto más o menos sus problemas de infraestructura básicos.

Algunos hallazgos importantes provienen de las ciudades de los antiguos países socialistas, donde es obvio que la participación ciudadana es una indicación principal del funcionamiento democrático que los ciudadanos están buscando durante tanto tiempo.

6.1. ESTUDIOS DE LOS CASOS RELATIVOS AL TEMA

6.1.1. ESTUDIO DEL CASO DE CSEPEL – COOPERANDO CON LOS RESIDENTES EN LA SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE APARCAMIENTO DE UN GRUPO DE CASAS DE VIVIENDAS PROTEGIDAS

6.1.1.1. RESUMEN DE LA PRÁCTICA

El aparcamiento es un problema crucial de los barrios de viviendas protegidas en Hungría puesto que el nivel de motorización era mucho más bajo en el momento

en que se crearon las viviendas. En nuestros días, la falta de plazas de aparcamiento se ha convertido en una fuente de tensión en los barrios, causando a menudo situaciones muy caóticas.

Los espacios abiertos de los barrios de viviendas protegidas son de gran importancia para la mayoría de los residentes. Todo el mundo los utiliza y tiene una opinión de ellos. Por ello, los cambios radicales en la organización del uso de los espacios públicos, incluso para aparcamientos, son imposibles de implementar sin un amplio consenso entre los residentes.

El actual caso de estudio analiza el proceso que condujo a la implementación de un sistema completamente nuevo de tráfico y de aparcamiento en el barrio de Erdősor en Budapest (Csepel).

El proceso se inició y moderó por el ayuntamiento del distrito (ayuntamiento de Csepel). El ayuntamiento encargó los planes del diseño del espacio público y del aparcamiento que fueron llevados a cabo por una compañía asesora (Közlekedés Ltd.). Los urbanistas hicieron tres versiones principales, donde cada versión contenía un nuevo espacio de aparcamiento, nuevas normas para las direcciones de tráfico y nuevas restricciones de aparcamiento. Estos planes se mostraron a los residentes en el marco de un foro público.

Las opiniones de los residentes mostraban tal diversidad que durante un tiempo pareció imposible alcanzar algún tipo de conclusión. El paso adelante se dio únicamente con el compromiso personal de los representantes municipales elegidos del barrio, que negociaron las posibles soluciones con los representantes (el gestor de las viviendas) de cada condominio. Después estos representantes fueron a los habitantes de las escaleras respectivas para reunir sus votos y para explicarles las soluciones. De esta forma, a todos los residentes se les preguntó, y no sólo a los que visitaron el foro público, y fue posible formular una opinión bastante homogénea.

Después de años de debates, el nuevo sistema de aparcamiento y el sistema de tráfico en un sólo sentido se aplica desde mayo del 2005, y prácticamente todos los residentes mantienen las normas.

6.1.1.2. Información de los antecedentes y contexto general

Csepel es el distrito 21 de Budapest, lo que también significa que el ayuntamiento de Csepel tiene una autoridad circunscrita, especial en la planificación y gestión de los sistemas de transporte urbano.

Hay un sistema gubernamental en Budapest de dos niveles, y dentro de este sistema el ayuntamiento de Budapest es responsable del funcionamiento del transporte público y también del mantenimiento de las principales calles y de los servicios de tráfico. Por ello, el ayuntamiento de Csepel está principalmente implicado en solventar problemas de transporte local y en el mantenimiento de calles de importancia local.

Por eso, el estudio de la participación ciudadana se concentra en un problema local de un barrio, en el que puede ejercer influencia el ayuntamiento de Csepel.

Como se indicó al principio, el aparcamiento es un problema crucial de los barrios de viviendas protegidas. En vez de poder perseguir el interés común de todo el barrio, el condominio únicamente puede actuar en su propio interés. Los representantes del común, gestores del barrio, no pueden sintetizar los intereses del condominio, puesto que son responsables únicamente del mantenimiento de edificios individuales. En la actualidad, no hay "propietario" de un barrio de viviendas protegidas.

Las viviendas protegidas de la calle Erdős se construyeron a finales de los 70 y principios de los 80, y se le considera uno de los mejores grupos de viviendas de Csepel. Consiste en aproximadamente 2.500 apartamentos que se ubican en edificios dispuestos a lo largo de 4 callejones principales.

La idea original para organizar el diseño del grupo de viviendas fue construir un marco de calles principales alrededor del grupo de viviendas y dejar que las calles interiores, callejones, se usaran para peatones. Por lo tanto, se considera una división completa del espacio para el tráfico y el uso de los peatones.

La intensidad de la motorización era entonces mucho más baja, cuando se construyeron las viviendas. En la actualidad, el número de aparcamientos del grupo de viviendas no se corresponde en absoluto con el número de coches.

6.1.1.3. Prioridades y problemas



Las ideas originales para el uso de los callejones, como espacios libres de tráfico del grupo de casas no es apropiado en la actualidad.

Los principales problemas son los siguientes:

- Falta de lugares de aparcamiento, lo que motiva aparcamientos ilegales en los laterales de los callejones
- Los coches aparcados provocan serios impedimentos a los peatones.
- El caos que crean los coches aparcados desorganiza el diseño y la perspectiva del grupo de casas.
- Los coches aparcados ocupan espacios verdes.
- Los coches aparcados crean impedimentos para los vehículos de servicios públicos, como camiones de la basura, ambulancias, etc.

- Los propietarios de los coches quieren aparcar tan cerca de sus casas como sea posible para evitar el robo de los coches – Esta es la causa por la que ignoran el uso de los aparcamientos alrededor las viviendas.

6.1.1.4. Objetivos, estrategias y movilización de recursos

El estudio detallado del tráfico del área empezó en otoño del 2004. Las principales conclusiones del estudio fueron las siguientes:

- El número absoluto de plazas de aparcamiento es mucho más bajo que el número de coches, sin mencionar el predecible serio incremento del número de los mismos.
- Al mismo tiempo, el uso de espacio incorporado es solamente del 60% (por lo tanto la demanda no concuerda con la oferta)
- Existen alrededor de 400-500 coches que aparcan en contra de las normas de tráfico, mientras que un aparcamiento recientemente creado de 324 plazas, está prácticamente inutilizado.

La compañía que llevó a cabo el estudio, Közlekedés Ltd., realizó tres versiones para resolver los problemas de aparcamiento y las direcciones de tráfico.

Las bases de las sugerencias fueron las siguientes:

- Realizar los mínimos cambios posibles
- Reducir la zona verde lo menos posible, del 52,5% al 50% - Incrementar el área de lugares de aparcamiento seguridad/ vigilancia

Las tres versiones eran:

- 1. Proporcionar aparcamientos de un carril en uno de los lados de los callejones sin ampliarlos
- 2. Proporcionar lugares de aparcamiento en ambos lados del callejón con tráfico en un sentido y ampliación de los callejones en 1-1 metros
- 3. Proporcionar aparcamientos de un carril a ambos lados de los callejones con el tráfico en dos sentidos y la ampliación de los callejones en 2-2 metros

A pesar de las diferencias, cada modelo contenía elementos que eran los mismos:

- El vallado de algunos aparcamientos que están sin utilizar por falta de seguridad
- Crear aceras/ senderos para los peatones

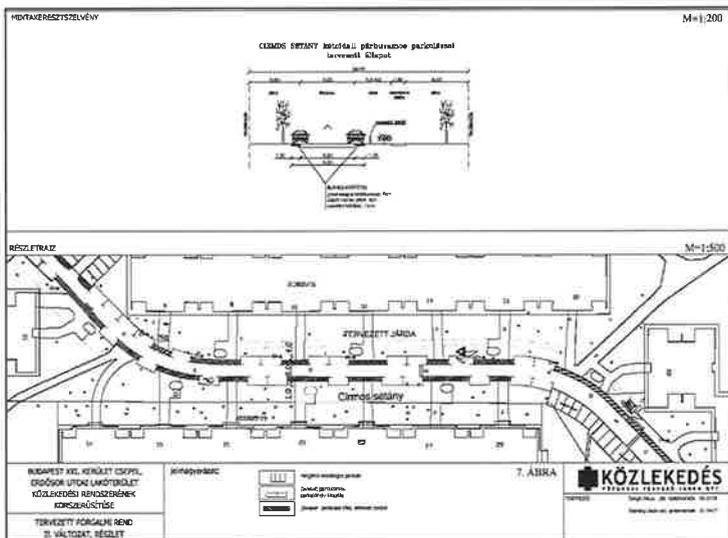
- Legalizar y construir infraestructuras en lugares donde se pueda observar una masa crítica de coches, incluso si el lugar actual es ilegal
- Introducir tráfico en una dirección en los callejones para proporcionar una especie de rotonda
- Convertir los lugares de aparcamiento de un solo piso en dos.

6.1.1.5. Proceso e implementación del proyecto

El programa para solucionar los problemas de aparcamiento del grupo de viviendas de Erdősor comenzó en el año 2000 y se completó parcialmente en el 2005. En el año 2000 se realizó un estudio con los residentes sobre las posibles ubicaciones de los aparcamientos. El ayuntamiento comenzó a construir algunos, pero la oposición fue tan fuerte, que los residentes impidieron la construcción con sus cuerpos. Así de esta forma terminó el proceso.

En el año 2003 el proceso comenzó de nuevo gracias a la actividad del representante municipal elegido que es responsable de esa área. El proceso comenzó en uno de los cuatro callejones (Callejón Puli). Hubo debates con todos los representantes del común para convencerlos de la idea de que se adoptara el tráfico en un solo sentido en los callejones y también de la construcción de aceras separadas. Se construyeron las aceras pero la introducción del tráfico en una sola dirección resulto ser demasiado complicado.

Estos primeros resultados crearon un modelo para los residentes de los tres callejones restantes. Hubo de nuevo una demanda para encontrar soluciones a los problemas de aparcamiento. En el año 2004 una compañía de planificación de transporte (Közlekedés Ltd.) fue la encargada de elaborar las opciones para solu-



cionar el problema. Cuando se completó, se buzoneó una hoja informativa a todos los habitantes y también se organizaron varios foros con los residentes. Estos foros estuvieron llenos de pasión y no se pudo alcanzar ningún compromiso.

Después del último foro, el representante municipal elegido del grupo de viviendas reunió a los representantes de los edificios y negoció las versiones con todas sus ventajas y desventajas. De esta forma, los representantes del común estuvieron lo suficientemente bien preparados para las reuniones personales con los residentes cuando recogieron todos los votos referentes a las distintas opciones. La solución inteligente para alcanzar una plataforma común fue visitar a todos los residentes y que votaran la opción que eligieran. De esta forma no solo los residentes que acudieron a los foros fueron convocados a expresar sus opciones, sino prácticamente todos ellos.

La gran mayoría ha elegido la versión 2, que no es que sea radical, pero que proporciona significativamente más espacio para aparcar pero que también requiere cierta autodisciplina para seguir las normas del tráfico en un sólo sentido. (La solución del tráfico en un solo sentido fue la más difícil de alcanzar).

6.1.1.6. Resultados alcanzados en relación con los objetivos

El proceso de introducción de un nuevo sistema de aparcamiento no ha acabado todavía, pero la parte más sensible, el tráfico en una sola dirección, ya se aplica. Es muy raro que alguien incumpla las normas.

La mayoría de las zonas verdes está protegida por algunos bloques de cemento, que los residentes quitaban al principio.

Se construyeron nuevas aceras separadas en cada callejón, que proporciona a los peatones de caminar con seguridad.

Mejóro mucho la perspectiva de los espacios públicos, y los vehículos de los servicios públicos pueden llegar a la zona.

Hay ciertos trabajos de construcción en marcha como el vallado de ciertos aparcamientos y la construcción de bases de cemento para algunos aparcamientos cercanos a los edificios.

El proceso de encontrar una solución concluyente a los problemas de aparcamiento está también bajo negociaciones en otros tres barrios de viviendas protegidas.

6.1.1.7. Transferibilidad, conclusiones y beneficios

Naturalmente no hay solución que concuerde con todos los gustos e intereses de los residentes. Considerando este hecho, y el hecho de que la (municipalidad de Csepel) es responsable de los sistemas de aparcamiento locales, se podía pensar

que cualquier solución puede instalarse desde arriba por el poder. Sin embargo, las acciones de los residentes en los años 2000-2001 muestran que en temas sensibles como los de aparcamientos, no pueden adoptarse soluciones sin un consenso relativo. El consenso también es necesario para el bien de la sostenibilidad: los residentes mantienen las normas que crearon y rompen las que se decidieron sin ellos.

Las formas en las que se podría alcanzar el consenso son complicadas de encontrar. Los materiales de información, los foros de residentes son esenciales pero también es fundamental activar lo inactivo, los que tienen las necesidades pero que son incapaces/ no tienen la voluntad de luchar por ellas. Por lo tanto, se necesita un enfoque proactivo. Este enfoque es bastante poco habitual para la esfera pública, para la municipalidad. En este caso especial este enfoque fue adoptado por el representante municipal elegido del grupo de viviendas protegidas, que fue capaz de crear una especie de unidad del grupo de viviendas que de otra forma es un grupo de edificios individuales. Si no hay disponible una persona tan activa, entonces el ayuntamiento podría pagar a un mediador que llevara a cabo esta tarea. (Aunque un político activo es un poco diferente de un mediador pagado, el peso de un político siempre es más significativo).

(Es una buena pregunta, en el caso de los tres barrios de viviendas protegidas que están justo bajo este proceso pero carentes de un político local activo, si se puede llegar a un consenso y si las normas se aceptarán por la mayoría de los residentes.)

6.1.2. ESTUDIO DEL CASO DE KALISZ - PARTICIPACIÓN EN EL PROCESO DE INTRODUCCIÓN DE BILLETES ELECTRÓNICOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

6.1.2.1. Resumen de la práctica

El objetivo de esta presentación es mostrar la implementación del nuevo Sistema de Tarifas de Autobús denominada SPOKE utilizado en el transporte público urbano. El segundo objetivo es promocionar la experiencia y consecuencias financieras relativas al proceso de implementación del proyecto (SPOKE).

El sistema se introdujo en las áreas de la ciudad de Kalisz y sus alrededores que están muy vinculados con la ciudad por los servicios de la línea de autobús para los usuarios que van y vienen a su trabajo y para los estudiantes.

Entre los objetivos más importantes están: la posibilidad de registrar todos los viajes de los pasajeros y por lo tanto crear una base informática para el Operador, que es una compañía particular (KLA Plc) subvencionada por el gobierno local (Ayuntamiento de Kalisz). La base informática es utilizada para y responsable de la gestión transcendental y las expectativas de sus pasajeros. La base informática creada permite unas reacciones rápidas y precisas para cumplir con las expectativas y la demanda.

Otro objetivo del proyecto es evitar una costosa investigación de mercado realizada habitualmente con el fin de estimar la cantidad de pasajeros con billetes reducidos y billetes exentos de pago que se demanda por el gobierno local (Ayuntamiento de Kalisz) para estimar el nivel de ayuda.

Los participantes del proyecto son los habitantes de Kalisz y su área de influencia, estudiantes y visitantes, El Operador y Organizador del sistema de transporte y los servicios de comunicación, en la ciudad de Kalisz.

El sistema se implementó en el año 2000 y se ha desarrollado de acuerdo con las expectativas sociales y las soluciones técnicas.

6.1.2.2. Información de los antecedentes y contexto general

El factor clave fue abordar los cambios de hábitos de los pasajeros de más edad que utilizan billetes de papel y el cambio de hábitos de los conductores que se quejan de las dificultades adicionales relativas al nuevo equipamiento electrónico del autobús.

Los miembros del ayuntamiento de la ciudad designados y elegido por los habitantes como representantes de toda la sociedad local tomaron parte en una amplia discusión con respecto a la idea del proyecto y su ámbito.

El contexto económico incluye no solo el fuerte descenso de los costes de distribución de los billetes, sino especialmente, como se previó anteriormente, el descenso de los costes al por menor de las tarjetas electrónicas con el fin de animar a los habitantes a cambiar de hábitos.

Otro factor en el proyecto de implementación fue establecer nuevos tipos para los billetes promocionando una mayor frecuencia de desplazamiento más precisa para la mayoría de los viajeros y usuarios y a aquellos que lo utilizan para su trabajo diario. La modificación del precio aún está en proceso según la información recibida de los viajeros.

Además, como un factor con una alta prioridad, la elección de equipamiento electrónico tuvo que hacerse de manera cuidadosa. Un elemento a considerar fue la condición física de las personas de mayor edad y discapacitados.

El Operador buscaba una solución para reducir el coste de los servicios con el fin de ahorrar medios para invertir y cambiar su flota de autobuses así como una idea de mejora del servicio, especialmente puntualidad (lograda al reducir la venta de billetes en el autobús) y una mejora de la comodidad (conseguida por un mejor acceso y el dispositivo de cancelación de billetes en el autobús).

El Operador (KLA Plc) está muy vinculado con el organizador del sistema de transporte, el Ayuntamiento de Kalisz. La ciudad tiene el 81,62 % de las acciones de KLA Plc y la empresa británica Southern Vectis tiene casi el 19 % de las acciones. El operador, Kaliskie Linie Autobusowe Public Limited Company, se estableció el 13 de mayo de 1994.

La ciudad de Kalisz es la organizadora del sistema de comunicación para sus habitantes como se estableció por ley. Por ello, la ciudad adquiere el servicio de transporte del operador que es la compañía que se menciona más arriba.

El contrato requiere una cierta cantidad de billetes gratis y reducidos. La fuente de todos los datos es la base informática creada por Sistemas SPOKE pero también de investigación.

La diferencia de precios entre los billetes normales y los billetes reducidos se reembolsa por la ciudad.

Por desgracia, hay una dificultad que provoca la prevención de la recogida completa de datos. Hay aún cierto grupo de habitantes de más de 60 años que se niegan a utilizar las nuevas tarjetas electrónicas. Esto significa que no se puede completar los datos en su totalidad. La implementación total de la tarjeta electrónica (funciona en alrededor del 60% de los viajes) permitiría al operador evitar una costosas encuestas e investigaciones de mercado.

Pero surge una pregunta: ¿cómo convencer a la generación de personas mayores para que utilicen los billetes electrónicos/ tarjetas electrónicas? Debería subrayarse que este segmento de la sociedad, aparte de su edad, se desplaza mucho y viaja con mucha frecuencia.

Parece necesario promover esta información sobre el uso de billetes electrónicos antes de que se adopte cualquier decisión en este caso. No será aconsejable imponer el uso obligatorio de las tarjetas electrónicas. Será útil comprometer a los miembros del ayuntamiento de la ciudad a presentarlas, con todas las ventajas beneficiosas de esta solución. Aunque podrían extender esta idea entre los miembros de los distritos, que han sido elegidos, parece que sería un proceso a largo plazo. Sin embargo, el objetivo final de este proyecto es eliminar los billetes de papel y decidir una fuente de información pura y completa del sistema SPOKE con el fin de mejorar la calidad del servicio. Una señal clara y directa de los viajeros, usuarios de tarjetas electrónicas, ayudaría a una rápida reacción y corregir la frecuencia, longitud y configuración de las líneas de autobús.

6.1.2.3. Prioridades y soluciones

- Conseguir la aceptación de los pasajeros y del organizador del transporte, la ciudad, para implementar un sistema de billeteaje completamente reorganizado.
- Construir una base informática para todos los datos estadísticos utilizados durante la preparación del contrato subvencionado entre el operador, – KLA Plc y el organizador, la ciudad.
- Crear una base de datos con el fin de mejorar los servicios.

» [Conflictos detectados:](#)

La falta de aceptación de parte de la sociedad, la de mayor edad, para utilizar los billetes electrónicos, está respaldada por el siguiente argumento: los mayores (más de 70 años) ya han viajado sin billetes puesto que la ley local les da la oportunidad de viajar sin pagar en consideración de su edad, su estatus y la preocupación de la sociedad por ayudar a alguien de su grupo.

La base del contrato entre el organizador (la ciudad y el operador (KLA Plc) aún no está clara de acuerdo con la falta de una base de datos completa. Esto provoca unas ásperas negociaciones y unas fuertes discusiones porque el organizador está obligado a llevar una costosa investigación y por desgracia, los datos que provienen de esta fuente son todavía una estimación aproximada.

» [¿Ha sido útil la experiencia previa en el proceso de aprendizaje?](#)

El quinto año de funcionamiento del Sistema SPOKE indica un creciente nivel de aceptación social del uso de billetes electrónicos. Así, se comprenden las ideas de SPOKE y lo que es más, incluso algunos viajeros, miembros del grupo más constante, han aprendido cómo utilizar una tarjeta electrónica.

Los concejales aceptan todos los años una alta suma de dinero para subvencionar la mitad de la tarifa y los viajes gratuitos (esta suma la proporciona el gobierno local). Son conscientes de la necesidad de registrar los billetes gratis de SPOKE.

Todos los participantes en el proyecto están interesados en la conexión entre la calidad de los servicios de transporte y la cantidad de dinero que el gobierno local da al servicio.

» [Participantes implicados en la identificación del problema](#)

- Los habitantes de la ciudad de Kalisz que comentan las dificultades a sus representantes, como son los concejales de la ciudad de Kalisz y el Consejo de Kaliskie Linie Autobusowe Plc.
- Los concejales de la ciudad de Kalisz al dar una opinión sobre una nueva solución de acuerdo con la opinión pública y las prioridades sociales.
- El alcalde de la ciudad de Kalisz, que está obligado por la ley a responder a las necesidades de la sociedad local. Las obligaciones del alcalde, relacionadas con los objetivos mencionados antes, se realiza en la práctica por el Departamento de Comunicación del ayuntamiento de Kalisz.
- El actual operador de la red de autobús, el Consejo de Kaliskie Linie Autobusowe Plc.

6.1.2.4. Objetivos, estrategias y movilización de recursos

Las prioridades que están en el punto 4.2 se formularon por el operador y ejecutor de los servicios de transporte.

Creemos que una cercana relación entre nuestra política social y política de movilidad se había casi alcanzado. Así, diferentes grupos en el transporte público: discapacitados, gente con más de 70 años, donantes de sangre, pensionistas, niños y jóvenes de escuelas secundarias y elementales que utilizan diariamente el transporte público urbano. Estos grupos de personas están autorizados a pagar la mitad de la tarifa de los viajes (por ley local).

Entre todos los pasajeros, el 47% puede viajar con billetes reducidos y casi el 16% viaja gratis.

6.1.2.5. Proceso e implementación del proyecto

» ¿Qué causó el éxito de la implementación de la práctica?

1. La mejora de la calidad del servicio de transporte:
 - La mejora de la puntualidad del autobús,
 - Se aligeraron las tareas de los conductores al reducir la obligación de vender billetes en el autobús,
 - La mejora de la estética interior de los autobuses,
 - La puesta en práctica del control en el interior de los autobuses (por cámaras),
 - Un claro sistema de control de billetes.
2. El transportista ha recibido medios financieros adicionales provenientes de la reducción de la producción de billetes de papel.

» ¿Quién fue el líder en la implementación de la práctica?

El consejo de KLA Plc ha sido el responsable del proceso de implementación, costes, mantenimientos de los términos e información relacionada con el funcionamiento de SPOKE.

» El problema que no fue predicho antes de la implementación:

Los propietarios de puestos de periódicos (kioscos), que vendían los billetes de papel, estaban contra la implementación de los billetes electrónicos debido a una pérdida de margen comercial recibida del transportista. Significaba que los billetes de papel volvían a los puestos de periódicos pero con un margen más bajo para los vendedores (3% frente a un 5% - 7%).

El precio de los billetes de papel es de 2,20 PLN. El precio de los billetes electrónicos es de 2,00 PLN, pero cuando alguien compra el billete en el autobús es de 2,70 PLN.

El coste de todo el sistema fue de 2 mln PLN y fue refinanciado a 3 años.

6.1.2.6. Resultados conseguidos en relación con los objetivos

La implementación del sistema no fue totalmente un éxito, debido a que la gente que está autorizada al uso gratis del transporte urbano, no utiliza los billetes electrónicos. La ciudad aun planea introducir la obligación de utilizar tarjetas electrónicas para estas personas.

6.1.2.7. Impacto

- La práctica capacita a todo el mundo, que se ha comprometido en la implementación, a llegar a aprender de los nuevos aspectos sociales, financieros y organizativos de las posturas de los participantes,
- Todos los participantes han observado relaciones directas entre el nuevo sistema de billeteaje y la calidad de los servicios del transporte urbano público,
- El sistema ha posibilitado una marcada influencia sobre las actitudes sociales y ha aumentado el nivel de su participación,
- El sistema permitirá al operador de transporte público urbano adaptarse mejor a las regulaciones de la Unión Europea.

6.1.2.8. Transferibilidad, conclusiones y beneficios

» ¿Qué es bueno en esta práctica?

- La nueva forma de venta de billetes y su uso generalizado.
- Los participantes han vencido sus aprensiones.
- Los participantes han comprendido la base de las circunstancias que hicieron cambiar sus actitudes.
- Los vínculos entre la nueva solución y las bases de datos que mejoran la gestión así como la calidad de los servicios.

» Los principales aspectos innovadores de la práctica

- La retirada del sistema de billeteaje en papel, único modo de registro impreciso de los viajes de los pasajeros.
- La nueva gestión por parte del transportista de la red de comunicación.
- La posibilidad de obtener a corto plazo información sobre la cantidad y frecuencia de los viajes y de las preferencias de los pasajeros.

» ¿Qué otras ciudades pueden aprender de nuestra práctica?

- Antes de que sea completada la plena implementación del proyecto, algunos de sus aspectos deberían posponerse y explicarse para preparar los grupos particulares de pasajeros para que utilicen las nuevas soluciones (más de 3 meses).
- Los niños y los jóvenes deberían ser educados sobre los cambios en la escuelas.
- Debería ofrecerse un sistema atractivo de márgenes para los distribuidores de los billetes de papel.
- Es una obligación que los billetes electrónicos tengan un precio más bajo que los billetes de papel.
- Se deben preparar billetes electrónicos sin costo para las personas que están autorizadas a montar sin billetes.

6.1.2.9. Conclusiones

La sociedad está deseando aceptar la implementación de soluciones innovadoras pero con unas ciertas condiciones:

- Ha de obtenerse un beneficio financiero.
- Se deben confirmar las preferencias previas relativas a los billetes reducidos.
- Deben mejorarse los servicios de transporte públicos.
- Debe mejorar la seguridad del desplazamiento.
- Debe mejorar la comodidad del desplazamiento, especialmente para los mayores y discapacitados.
- Las soluciones implementadas tienen que ser de fiar pero relativamente claras y fáciles de manejar.

Si se quiere implementar los cambios, cada participante en la práctica debe cooperar en cada nivel de realización de la nueva idea.

Cada participante en la práctica debe cooperar en cada nivel de realización de la nueva idea con el fin de alcanzar la plena implementación de los cambios previstos.

6.2. IMPORTANCIA [D1]

¿Es un tema importante la participación ciudadana en la planificación de la movilidad urbana?

Los tres perfiles de abajo presentan las percepciones de las ciudades de CITUM.

Algunos comentarios importantes:

■ ALEX'POLIS

Los ciudadanos hasta hace poco participaban en la toma de decisiones a través de la elección de sus representantes en el ayuntamiento cada 4 años. En los últimos dos años y en el marco de la planificación estratégica del ayuntamiento, la participación de la sociedad local comenzó a acaecer más a menudo y de distintos modos, a través de los procesos de consulta, proceso de delegados y grupos de trabajo, la distribución de cuestionarios etc.

■ CATANIA

La consulta a los ciudadanos (de manera formal e informal) se vuelve algo normal y por lo tanto más y más frecuente.

■ CSEPEL

Es imposible contestar en general. Hay algunos tipos de planificación de movilidad que generan una comunicación más frecuente con los ciudadanos mientras que otras pueden caracterizarse por una solución caso a caso.

■ KALISZ

La actividad e iniciativa en la participación ciudadana está de una parte en los usuarios de los servicios de transporte y domina fuertemente el grado de la actividad y por otra, del organizador y del ejecutor del tráfico urbano (empresa de transporte).

■ LÁRNACA

Los ciudadanos que están afectados por un PMU tienen derecho legal a apelar y a objetar al desarrollo. Los ciudadanos también están invitados a presentaciones abiertas del desarrollo en las que pueden expresar sus sugerencias y objeciones. Nuestra experiencia ha mostrado que la participación de los ciudadanos en estas presentaciones abiertas es baja.

■ VALLADOLID

Cada semana se reciben multitud de opiniones y peticiones sobre la movilidad.

En estrategias globales y temas importantes la participación se realiza a través de asociaciones, que tienen una pequeña, pero importante, participación.

■ VALLETTA

Al menos que un proyecto no tenga un efecto significativamente negativo sobre la población, los ciudadanos habitualmente son remisos a participar y a dar información, de ahí que las actividades de participación ciudadana puedan ser

relativamente bajas. En la Estrategia de Transporte Sliema los ciudadanos fueron activos y ruidosos.

Un ejemplo más reciente de esto fue el Estudio de CITUM llevado a cabo por VLC, a lo largo de mayo del 2006. La investigación fue llevada a cabo originalmente entre 1.500 encuestados que fueron seleccionados al azar de una lista de 5.000 nombres del registro electoral. Sin embargo, solamente se devolvieron 257 cuestionarios expedidos para su registro y su validación.

■ ATENAS OCCIDENTAL

La baja frecuencia es proporcional a los planes de MU y a los estudios que se están llevando a cabo.

6.3. MARCO DE TRABAJO INSTITUCIONAL/LEGAL [D2]

¿Deriva la participación ciudadana del correspondiente marco legal/institucional en vigor?

Más abajo se exponen unas breves descripciones relativas a las ciudades de CITUM.

■ ALEX'POLIS, ATENAS OCCIDENTAL

El nivel de implicación ciudadana en la planificación de movilidad urbana no guarda proporción a las oportunidades que proporcionan la legislación actual.

En Grecia hay un marco legal / institucional que gobierna la participación ciudadana en las prácticas urbanas, pero éste se refiere generalmente al desarrollo y planificación urbana y no hace referencia específica al transporte urbano, tráfico o movilidad.

Por otra parte, las autoridades muy a menudo adoptan procedimientos informales, por ejemplo, no impuestos por ley, para informar a los ciudadanos y tener en cuenta sus deseos y aptitudes. Tales procedimientos incluyen, de manera habitual, presentaciones abiertas de proyectos o planes en distintas etapas de preparación, sesiones de plenos abiertos, folletos publicitarios, y eventos *ad hoc*. En tales casos, no hay obligaciones formales de la autoridad que lo lanza, de registrar, valorar o responder a las reclamaciones o demandas de los ciudadanos presentes en los eventos antes mencionados. La discusión se transfiere a la interacción política que tiene lugar entre los distintos grupos municipales, especialmente en la oposición. Aquellos grupos adoptan de manera selectiva demandas específicas y las utilizan en el contexto de sus líneas o actividades políticas.

La mayoría de las prácticas de MU tienen que ser presentadas al público antes de que se aprueben por las autoridades pertinentes. La ley no define el formato ni los procedimientos de información de los ciudadanos en la mayoría de los casos, excepto en las calles peatonales, donde la autoridad promotora tiene que presentar

los planes para ser aprobados en un espacio público para un período definido. La mayoría de las autoridades locales están deseosas de consultar a sus ciudadanos en las decisiones de la MU incluso más allá de los requerimientos mínimos impuestos por ley.

■ CATANIA

No hay marco institucional o legal, excepto para las buenas prácticas que normalmente llevan a los ciudadanos a reunirse en comités. Los sindicatos están habitualmente invitados a debatir con la Administración sobre las nuevas iniciativas.

■ CSEPEL

Hay obligaciones legales para la implicación de los ciudadanos en algunos casos, tales como la modificación de los planes espaciales o de los "grandes proyectos", mientras que la cooperación verdaderamente intensa con la sociedad civil se basa más en decisiones individuales que en obligaciones legales.

■ KALISZ

Se prevé llevar a cabo en el 2007 una encuesta a gran escala sobre el tráfico urbano haciendo hincapié en el transporte público.

■ LÁRNACA

No hay un marco legal en vigor que ampare la participación ciudadana en la PMU. Hay una práctica en el gobierno central que se sigue también por las autoridades locales para tener una presentación abierta en todos los proyectos importantes en la etapa temprana de planificación. También el proyecto se especifica y se imprime en el Periódico Gubernamental Oficial, detallando cualquier solar que deba adquirirse, de modo que sus propietarios puedan objetar y apelar a la Corte Suprema.

■ VALLADOLID

Los proyectos a gran escala requieren una Consulta Pública durante un período fijo de tiempo, incluyendo los proyectos de movilidad. Todas las peticiones de los ciudadanos (vía papel, correo electrónico o teléfono) deben contestarse.

■ VALLETTA

El marco legal para la participación pública se incluye en la Ley de Planificación del Desarrollo en dos niveles:

- **NIVEL I:** Bajo la Orden Legal 204 del 2001 (Regulaciones EIA del 2001); la Referencia se hace a la Programación 1 Categoría 2, "Proyecto de Infraestructura".

- **NIVEL II:** Política dirigida en relación a los parámetros TIS/DIT. Se define la necesidad de una Declaración de Impacto de Tráfico (TIS/DIT) a través de la política del Plan de Estructuras TRA2: *“Los promotores de desarrollos importantes serán requeridos para que preparen declaraciones de impacto de tráfico que ilustren el probable impacto de sus propuestas en la red de autopistas”*.

Lo siguiente son los criterios establecidos utilizados cuando una propuesta de desarrollo requiere un TIS/DIT:

- **TIPOS DE DESARROLLO ESPECÍFICO:** alojamientos turísticos/hoteles que tengan más de 100 camas; desarrollos residenciales con más de 50 unidades; oficinas comerciales o desarrollo al por menor que tengan más de 1000m² brutos de área de suelo; instalaciones deportivas/de ocio con una capacidad de más de 100 asientos; clínicas/hospitales con más de 50 camas; instalaciones educativas/escolares que tengan más de 5 aulas; desarrollo de almacenes que tengan más de 1000m² de área de suelo; proyectos de extracción mineral y procesamiento o trabajos relacionados, o proyectos que impliquen tales trabajos; eliminación de residuos y/o proyectos de reciclaje, o proyectos que impliquen tales trabajos.
- **GENERAL:** Cualquier proyecto que prevea más de 50 plazas de aparcamientos de coches; cualquier proyecto que implique modificación sustancial de la red arterial de carreteras y/o intermediarias; Cualquier proyecto que genere un total de más de 100 desplazamientos dentro y fuera de un lugar durante las horas punta.

Con referencia a la *“Ley de Planificación del Desarrollo”* (2002) en particular los Artículos 18 (6), 19(1), 27(2) y 29a (3) y *“la Ley de Protección del Medio-ambiente”* en particular el Artículo 10(1).

6.4. ASPECTOS Y PROCEDIMIENTOS [D3]

¿Cuáles son los principales aspectos y procedimientos adoptados?

Los perfiles más abajo presentan la exposición de la práctica en las ciudades de CITUM.

P: En lo concerniente al contexto social de la Participación de los Ciudadanos en la Planificación de Movilidad Urbana, ¿Cómo fueron implicados los ciudadanos: directa o indirectamente? De manera individual o a través de varios grupo sociales?

	ALEX	CATA	CSEP	KALI	LARN	VLLD	VLTA	ATENAS OCCIDENTAL
Referendums locales		✓		✓		✓		
Organismos representativos locales *	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Procedimientos abiertos **	✓	✓	✓		✓		✓	✓
Votación de Internet	✓	✓	✓			✓		
Chateo a través de Internet	✓							
Publicidad unidireccional e información	✓	✓	✓					✓
Participación en organismos municipales	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Otros procedimientos (por favor, menciónelos)			***					

(*) = por ej. Representantes de los barrios

(* *) = por ej. bases de datos públicas, investigaciones, etc.

(* * *) = cuestionarios y envío

P: ¿Cómo fueron tratados los inmigrantes, repatriados y otros residentes no-nacionales con los procedimientos de Participación Ciudadana en lo referente a la Planificación de la Movilidad Urbana? ¿Se les permitió a TODOS participar (hubo alguna distinción)? ¿Ha sido el formato adoptado (por ej. lenguas, material impreso, cobertura de los medios de comunicación.) el apropiado para su implicación?

■ ALEX'POLIS

Durante los últimos 10 años, Grecia recibió a miles de emigrantes y repatriados principalmente de países de la Europa del Este. Es importante destacar que están completamente integrados en la sociedad local y totalmente aceptado por los habitantes locales. *No hay exclusiones o distinciones* entre grupos sociales sensibles de repatriados y habitantes locales en los procedimientos relativos a la participación ciudadana en la planificación de movilidad urbana. Por el contrario, la mayoría de las prácticas se implementaron en sus áreas teniendo como objetivo la mejora de su calidad de vida. En estos casos, su opinión y contribución a los procedimientos de planificación de la movilidad urbana es crucial. Para apoyar esta política, se han hecho *adopciones de formato* (lengua, material impreso, cobertura de los medios de comunicación, etc).

■ CATANIA

Se les permite participar, pero no suelen hacerlo. *El material multilingüe no se ha producido nunca* para fomentar su participación.

■ CSEPEL

La cuestión de los emigrantes *no es relevante* en Hungría puesto que hay muy pocos hogares que no sean de origen húngaro (menos de 1% de la población).

■ KALISZ

La estructura étnica y demográfica de la población no requirió ningún paso que justificara tratamiento específico de emigrantes y repatriados en la participación ciudadana. Kalisz es *homogénea en término* de religión y nacionalidad, aunque fue multicultural y multiétnica en el pasado.

■ LÁRNACA

A todos los ciudadanos se les permite participar en las presentaciones abiertas de PMU, incluyendo emigrantes, repatriados y no nacionales. La presentación y el material se hacen en las lenguas oficiales del país.

■ VALLADOLID

La participación de los extranjeros *no difiere de los nacionales*. El idioma impide una mayor implicación en la participación, pero ésta es pequeña debido a que tienen problemas más importantes (casa, trabajo...). No hay medidas extraordinarias para implicar a los extranjeros.

■ VALLETTA

La gran mayoría de personas que acceden a Valleta son naturales de Malta, que acuden a trabajar y a comprar. Por ello la accesibilidad a los no nacionales no es un problema y de ahí *que no se requiriera la participación ciudadana para los no nacionales*. Sin embargo, la inversión en el transporte público por parte de los turistas permanece alto (autobuses públicos).

■ ATENAS OCCIDENTAL

No ha habido interés particular en incluir a los emigrantes, repatriados y no nacionales, aunque su participación *no está restringida ni reprimida*.

6.5. EL PAPEL DE LA INFORMACIÓN Y DE LA PUBLICIDAD [D4]

El perfil de abajo muestra la eficacia percibida de la información proporcionada a los ciudadanos durante las actividades de participación recientes.

	Muy Ineficaz	Bastante Ineficaz	Sin Efecto	Bastante Eficiente	Muy Eficiente
ALEX'POLIS		✓			
CATANIA					✓
CSEPEL		✓			
KALISZ				✓	
LÁRNACA				✓	
VALLADOLID		✓			
VALLETTA				✓	
ATENAS OCCIDENTAL	✓				

• **El Lado Positivo**

El contenido de la buena información y los medios de comunicación utilizados en combinación con una organización social robusta y adecuada asegura que la información expresada es eficiente y, de ahí, que los ciudadanos no pidan más⁷.

• **El Lado Negativo**

La información proporcionada es habitualmente limitada y manipulada por los líderes de opinión⁸.

La falta de organización social permite la manipulación de la información expresada porque la sociedad no puede ejercitar un control eficaz sobre su precisión⁹.

La forma en que los medios de comunicación y las empresas manejan la información que se expresa no permite a los ciudadanos formarse una idea clara de las prácticas a las que se les llama a participar¹⁰.

Las percepciones de los ciudadanos individuales son habitualmente estrechas y percibiendo de forma utilitaria el bienestar común; la especulación de los líderes de opinión a percepciones erróneas¹¹.

Los conflictos entre lo común y las empresas o intereses políticos deforman los procesos de participación .

El exceso de información conduce habitualmente a resultados negativos¹³.

⁷ (Catania, Lárnaca, Valletta)

⁸ (Atenas Occidental)

⁹ (Atenas Occidental)

¹⁰ (Csepel, Atenas Occidental)

¹¹ (Valladolid, Atenas Occidental)

¹² (Kalisz)

¹³ (Valladolid)

6.6. EFECTOS SOBRE EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN [D5]

¿Cuáles son los efectos resultantes de la participación ciudadana real en el plan global de movilidad urbana y en proceso de implementación?

P: ¿Hasta qué punto la Participación Ciudadana ha contribuido a la adopción de planes/medidas de Movilidad urbana de los ciudadanos en su área?

El perfil de más abajo muestra las opiniones de las ciudades de CITUM.

	Efecto muy negativo	Efecto bastante negativo	Sin Efecto	Efecto bastante positivo	Efecto muy positivo
ALEX'POLIS				✓	
CATANIA				✓	
CSEPEL				✓	
KALISZ			✓		
LÁRNACA					
VALLADOLID				✓	
VALLETTA			✓		
ATENAS OCCIDENTAL			✓		

Algunos comentarios importantes:

■ ALEX'POLIS

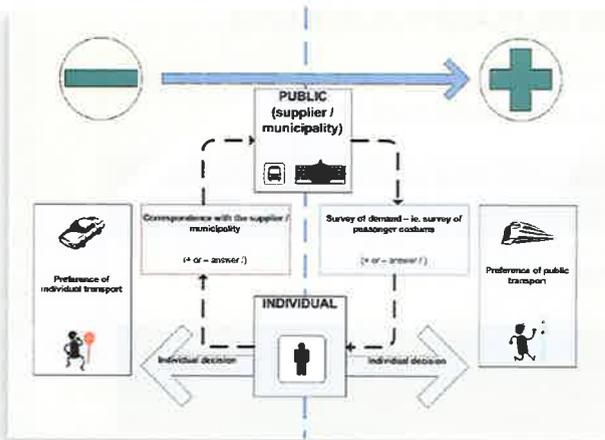
En la etapa de programación (con respecto a HABITAT, Global Grants), la promoción de la colaboración y el trabajo colectivo de las instituciones locales, crearon el sentimiento de responsabilidad y participación común en la toma de decisiones. Las propuestas de todos y las de las asociaciones de ciudadanos se discutieron e integraron en las prácticas donde fue posible.

■ CATANIA

Definitivamente, los ciudadanos están más deseosos de adoptar nuevas prácticas si se les ha consultado con anterioridad.

■ CSEPEL

Cuanto más local es un plan y una acción, más éxito puede tener el proceso de participación ciudadana, y la adopción es más favorable. Como ejemplo: se reemplazaron algunos cruces de calles peligrosos por rotondas, atendiendo



las demandas de los ciudadanos, principalmente de los habitantes locales. Ocurre lo mismo con la instalación de semáforos, donde los ciudadanos tienen una fuerza de presión relativamente fuerte. Básicamente, la gente tiende a seguir las normas que establecen de manera personal. La implicación pública es también un buen test para la futura adopción de la acción planeada.

■ KALISZ

La participación ciudadana tiene bastante poca influencia en la configuración de los planes durante su etapa de implementación. Por contra, merece la pena mencionar la importancia de la prensa local como una vía popular de protesta. La efectividad de este tipo de acción hace que los ciudadanos piensen que las opiniones relativas al transporte, expresado por los media, funcionan mejor que otras formas de participación. Por desgracia, con el incremento de este tipo reactivo de participación social en la configuración de las políticas de la ciudad, no sólo de las políticas de transporte, se ha debilitado su influencia y debilita las restantes formas de participación social. Una de las formas más importantes de realizar observaciones de la sociedad es la participación de concejos locales de distritos (dentro de la ciudad), que funcionan en toda la ciudad.

■ LÁRNACA

Gran parte de la participación ciudadana concierne a los beneficios personales que se adoptan si se pueden acomodar sin un efecto importante sobre el proyecto. Sin embargo, la mayoría de las veces no tienen efectos.

■ VALLADOLID

Se considera la opinión de los ciudadanos, pero en la gran mayoría de las decisiones, la opinión de los ciudadanos se conoce antes de que la hagan saber. En ciertos casos, la presión de la opinión pública fuerza a una rápida implementación.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Los ciudadanos adoptan (o no) los planes de MU a pesar de la calidad del proceso de la PC. El seguimiento es bastante bajo especialmente cuando se trata de prácticas restrictivas del coche.

P: ¿Cómo mejora su plan, si lo hace, los procedimientos de Participación de los Ciudadanos en el futuro del plan de Movilidad Urbana?

■ **ALEX'POLIS**

En el futuro cercano, la planificación de movilidad en Alexandroupolis ha de ser acompañado por *planes de difusión de acción y publicidad detalladas*. Las herramientas de comunicación básica a utilizar son: Publicación y distribución de material impreso; seminarios, reuniones informativas, congresos, etc.; Intervenciones en los medios (radio-televisión locales); publicaciones en prensa; reuniones de debates abiertos. Las *nuevas tecnologías y tecnología de la información (INTERNET, e-fóruns etc.)* permitirán la rápida y efectiva difusión de la información.

■ **CATANIA**

Puesto que no hay un marco administrativo para la participación de los ciudadanos, no hay tampoco un plan específico para su reforzamiento. Sin embargo, la idea de la participación ciudadana es ahora un hecho consolidado para los administradores de la ciudad y está previsto por ello que el esfuerzo se intensificará en un futuro cercano.

■ **CSEPEL**

Se busca en Hungría un tipo de enfoque en relación con la participación ciudadana: por una parte, las asociaciones civiles tienen que ser más constructivas y estar más informadas, no bloqueando sino facilitando el proceso. Por otra parte, los socios oficiales (ministerios, gobiernos locales, empresas públicas propiedad de la ciudad o del estado) tienen que ser más abiertos para tomarse muy en serio a los ciudadanos y a las asociaciones civiles. También, *los procesos de planificación de movilidad urbana deberían ser más transparentes* y deberían integrar pasos legales donde las asociaciones civiles puedan modificarlos considerablemente o valorarlos. Esta evolución de la relación entre la administración y los administrados necesitan más años para ser acordados entre las dos partes y tomados en serio. El ayuntamiento de Csepel, siendo competente en la planificación y llevando a cabo prácticas de movilidad a pequeña escala, tiende a descubrir *nuevas formas de relaciones públicas*. Además, *las formas tradicionales de comunicación, foros y periódicos, intentan desarrollar nuevos métodos de comunicación como boletines informativos, o grupos de trabajo con los ciudadanos*.

■ **KALISZ**

Es indispensable introducir *herramientas de internet* directa que harían más fácil el contacto y la operación con el ayuntamiento.

■ **LÁRNACA**

Una forma de mejorar la participación ciudadana en el PMU es teniendo *organismos profesionales y grupos organizados que representan a los ciudadanos en vez*

Algunos comentarios importantes:

■ ALEX'POLIS

La planificación estratégica del ayuntamiento (Agenda Habitat, Global Grants) no se completaría sin la colaboración entre los accionistas.

■ CATANIA

La valoración de la eficacia y utilidad de la Participación Ciudadana es polémica: por una parte, la falta de participación ciudadana puede conducir a situaciones ambiguas; por otra parte, la consulta lleva a menudo a puntos muertos en la toma de decisiones, en particular, cuando una nueva iniciativa colisiona con intereses privados.

■ CSEPEL

La eficacia y la utilidad de la participación ciudadana pueden ser completamente diferentes en distintos tipos de planificación. En algunos casos la participación fue EFICAZ Y ÚTIL, por ejemplo, el sistema de servicio de autobús nocturno reorganizado en Budapest en el 2005 según el asesoramiento de una asociación civil (VEKE). En otros casos fue EFICAZ PERO NO ÚTIL, por ejemplo, la construcción de la carretera de circunvalación M0 alrededor de la ciudad a la que se opuso una asociación medioambiental que detuvo la inversión sin aportar alternativas mejores.

■ KALISZ

La recogida y el procesado de la información relacionada es todavía un problema, pero sin embargo la aportación de los ciudadanos es siempre valiosa, incluso si la utilidad definitiva es insignificante.

■ LÁRNACA

Los ciudadanos que participan activamente en PMU están en su mayoría interesados en sus intereses personales más que en el beneficio de la zona o de la sociedad. A este respecto, la utilidad de la participación ciudadana es baja.

■ VALLADOLID

La participación ciudadana no es muy efectiva. A pesar de su importancia, la opinión de los ciudadanos se conoce antes de que la emitan. En las prácticas a gran escala, la participación ciudadana ralentiza o incluso detiene la implementación. En las prácticas a pequeña escala, la participación genera trabajo extra a los urbanistas que es deducido de otros temas más importantes.

■ VALLETTA

La participación ciudadana en la Estrategia de Valleta provocó mejoras y detalles sobre las propuestas iniciales del gobierno así como su más amplia aceptación.

Por ello puede ahora servir como un ejemplo de mejor práctica para el futuro. Como parte del desarrollo de la política de TOD adoptada por MUDR, se llevó a cabo una extensa investigación por funcionarios del ministerio de estudios previos llevados a cabo por otras agencias interesadas en establecer puntos de referencia apropiados para una dirección política identificable. De la investigación de los interesados se identificó que debería existir una necesidad para una mayor cohesión, trabajo en red y un sistema integrado para la gestión del desarrollo urbano y proyectos de transporte.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Es una creencia común que los urbanistas y los asesores aprenden mucho de la PC cuando tiene lugar en una forma de expresión más o menos genuina. Este no es el caso de Atenas Occidental donde la PC está mal organizada y deformada.

P: ¿Existen lecciones específicas aprendidas de la experiencia lograda de la Participación de los Ciudadanos en la Planificación de la Movilidad Urbana (éxitos o fracasos)?

■ ALEXANDROUPOLIS

La mayoría de las prácticas de movilidad surgen de reacciones de los ciudadanos a pesar de sus beneficios para la ciudad (por ejemplo, se rechazó la restricción del aparcamiento ilegal ampliando las aceras en las principales calles por las reacciones de los propietarios de los coches). Una mejor difusión de los objetivos y los resultados previstos de la implementación del estudio del tráfico entre la población local probablemente llevaría a una implicación más activa de los ciudadanos. En cualquier caso, el factor más determinante es la voluntad política.

■ CSEPEL

1- La participación pública no es equivalente a la participación de los representantes elegidos y de los expertos. La participación pública consiste en aquellos que están afectados de cerca por las prácticas. 2- La participación activa de los residentes puede ser una herramienta sólo en acciones locales. En el caso de amplias políticas de la ciudad puede aplicarse la distribución más apropiada de información. 3- La participación pública está presente incluso si nadie pensara en ella, debido a que los ciudadanos votan con sus piernas, por ejemplo, al adoptar o no las prácticas previstas. 4- Si la práctica prevista es demasiado complicada, es aconsejable la implementación paso a paso. 5- La gente está más en CONTRA que A FAVOR de algo. La forma habitual de la participación ciudadana es protestar.

■ KALISZ

1- Si los ciudadanos toman parte en la planificación de la solución, entonces aceptan otras soluciones e ideas conectadas con la práctica dada. 2- La participación

de los ciudadanos en el proceso de planificación es relativamente pequeño. 3- La participación de los ciudadanos no solamente implica efectos positivos sino que también puede aniquilar mecanismos y soluciones desarrolladas anteriormente.

■ LÁRNACA

La participación de los ciudadanos tiene efectos limitados sobre la PMU.

■ VALLADOLID

La participación a menudo fuerza la adopción de peores soluciones técnicas.

■ VALLETTA

La participación efectiva de los ciudadanos requiere tiempo y esfuerzo, una voluntad de escuchar y voluntad política.

■ ATENAS OCCIDENTAL

Se ha detectado muy pocos éxitos, si es que hay alguno. Por ello, la principal lección a considerar es que hay un largo camino que recorrer antes de que la PC se lleve a cabo de una manera genuinamente democrática. Los ciudadanos, sin embargo, están deseando aprender de expertos y urbanistas.



7. CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

7.1. TEMA A: INTERFAZ DE LA MOVILIDAD URBANA Y PLANIFICACIÓN/DESARROLLO URBANO

1. Dada la estructura de gobierno que prevaleció en las ciudades europeas durante las dos últimas décadas, la planificación de la movilidad urbana es abordada principalmente por las autoridades locales, aunque los proyectos a gran escala son planeados e implementados por autoridades de nivel más alto, nacionales y regionales. Sin embargo, el área de influencia que resta a las autoridades locales es muy grande. Por ello, las autoridades locales pueden considerarse como actores centrales en la planificación y gestión de la movilidad urbana.
2. Las autoridades locales deberían fortalecer su administración y su voluntad política de modo que alcancen un contexto de planificación más integrado que tenga en cuenta la interacción dinámica y compleja entre el desarrollo y la movilidad urbana. Incluso si la legislación nacional no tiene en cuenta este objetivo, las autoridades locales deberán tratar de rellenar el vacío y vencer las barreras con un proceso de concertación implicando a todos los actores sociales y económicos afectados por el proceso de planificación.
3. Las áreas de influencia del desarrollo y la movilidad urbana están estrechamente interrelacionados y continuamente interactivos. La valoración del impacto de una área de influencia en otra, es un proceso consolidado en la mayoría de las ciudades, pero las modalidades con las que se aplica la valoración deja mucho espacio para argumentos subjetivos, especulación y arbitrariedad. Es por ellos aconsejable tener como objetivo un enfoque genuino de planificación integrado que abarque todas las interacciones entre las dos áreas de influencia en cuestión así como con el medioambiente natural, social y económico. Tenemos un buen ejemplo en el concepto implementado en Malta en el Desarrollo Orientado del Tránsito.
4. Poner puntos de referencia es un procedimiento necesario que deberá adoptarse por todas las autoridades locales para permitir un contexto de planifica-

ción más realista y respetuoso con el ciudadano. La mayoría de las ciudades no dispone en la actualidad de un enfoque con puntos de referencia. Por ello es necesario seguir adelante en esta dirección a través de los intercambios de experiencias y conocimientos con ciudades que están en vanguardia.

5. La respuesta de la mayor parte de las autoridades locales, a efectos estimados como negativos o adversos de las prácticas urbanas en cualquier área de influencia, está caracterizada por falta de cooperación entre departamentos y agencias competentes, y, finalmente, por una actitud egoísta. Es práctica habitual intentar justificar la corrección *ex post* de experiencias fracasadas utilizando argumentos falsos en vez de reconocer el problema e intentar adoptar medidas de corrección. Tal actitud debe cesar porque lleva al deterioro de la calidad de vida y de la sostenibilidad tanto del sistema de transporte como de las mismas ciudades. La sinceridad y la voluntad de cooperar deben ser los nuevos aspectos que caractericen las políticas urbanas a cualquier nivel y cualquier área de influencia.
6. Las presiones sociales son omnipresentes en la planificación urbana y en la planificación de la movilidad. Las autoridades locales son bastante sensibles a estas presiones, especialmente cuando provienen de actores sociales privilegiados que pueden influenciar en la política de manera significativa. Una de las voces urbanas que más se oyen es la voz de los propietarios de coches y usuarios, lo que ha llevado a muchas autoridades a enmendar o detener prácticas de movilidad con un considerable potencial para (a) la mejora del sistema y (b) la sostenibilidad. Esto ha tenido un impacto negativo tanto a nivel del servicio del sistema del transporte urbano como del medioambiente urbano. Dado que los modos de desplazamiento individual, como el coche y las motocicletas pesadas, son uno de los objetos económicos de más peso en las ciudades contemporáneas, las autoridades locales tienen, la mayor parte de las veces, que hacer frente a las intensas políticas de mercado adoptadas por los gobiernos centrales en favor del coche y del mercado del petróleo, con esfuerzos insignificantes en la dirección opuesta. Con tales antecedentes, se necesita mucho coraje por parte de las autoridades locales y no es una tarea fácil promover prácticas de movilidad que perjudiquen el mercado del coche y los hábitos de la mayoría. Sin embargo, se deben intensificar los esfuerzos hacia más prácticas de movilidad sostenibles, y las autoridades locales deberían considerar los efectos a largo plazo sobre una base equivalente a la de las protestas y opiniones a corto plazo. Esta es la única forma de asegurar una ciudad sostenible de buena calidad, equipada con un sistema de movilidad eficaz, accesible de manera uniforme a todos sus ciudadanos y visitantes.
7. El Desarrollo Orientado del Tránsito (principio DOT/TOD) como se aplicó y estudió por el PDCU (MUDR) de Malta no sigue una medida única que encaje en cualquier situación. Sigue un sistema de punto de referencia comparativo y análisis de la situación de las mejores prácticas basadas en la UE 27, de las Islas Estado y ejemplos internacionales. La política de Investigación y Desarrollo

llo para la planificación ha proporcionado una plataforma sólida para crear de manera estratégica un camino hacia delante con nuevos parámetros adaptados, que emanan de las prácticas del TOD/TOD en todo el mundo.

7.2. TEMA B: EVALUACIÓN DE LAS PRÁCTICAS DE MOVILIDAD URBANA

1. En la mayoría de las ciudades existe un marco para una amplia y minuciosa evaluación de prácticas de movilidad urbanas. Esta estructura proviene principalmente de dos fuentes: La legislación nacional sobre protección medioambiental y las regulaciones de los programas Europeos. Como consecuencia de esto, muy frecuentemente la práctica de la movilidad urbana, está condicionada por esas dos fuentes. Esto obliga a los actores de la evaluación del proceso a ajustarse/cumplir con los “hábitos urbanísticos” en términos de enfoque y metodología y, por lo tanto, adherirse como corresponde a lo establecido limitando ingenio y buena voluntad. Sin embargo, la disponibilidad de un marco de evaluación otorgada desde arriba puede utilizarse como base para una mayor eficacia, democracia y unos enfoques de evaluación más agradables a los ciudadanos.
2. Las autoridades deben hallar coraje político para discutir con los urbanistas en plano de igualdad desprovisto de consideraciones cortas de miras por ambas partes. Por un lado, los políticos tienen que tomar en serio las conclusiones de los urbanistas que llevan a cabo la evaluación de prácticas de movilidad urbana a pesar de y cualquiera que sea el coste político o los beneficios que pueda conllevar. Por otro, los urbanistas deben olvidarse del síndrome del “buen mensajero” e informar a políticos, colegas y ciudadanos sobre la naturaleza y el impacto que las prácticas de la movilidad urbana pueden tener. Los urbanistas son los únicos actores que poseen conocimientos y aptitudes para transmitir estos conocimientos a todas las partes. Por su parte, políticos y ciudadanos tienen, por razones obvias, una más limitada percepción de la complejidad de la movilidad y el urbanismo lo que además, está condicionado por hábitos y estereotipos. El único medio de ayudarlos a superar esas barreras es por medio de una sincera y minuciosa explicación del impacto en cadena que toda práctica de movilidad provoca en las ciudades.
3. Cualquiera que sea la fase, la evaluación, al día de hoy sufre de un enfoque estático que limita su escala y marco de referencia y oculta su naturaleza dinámica. La mayor parte de los esfuerzos de evaluación proporcionan una imagen estática de la práctica en cuestión que puede ser engañosa, debido a la limitación de recursos de que disponen los urbanistas. Sin embargo es innegable que toda práctica de movilidad evoluciona en una dinámica y manera a menudo impredecible. En realidad hay más de un estado de equilibrio, porque la cadena de impacto es eterna. Si el arsenal disponible de los urbanistas está objetivamente limitado, entonces los urbanistas tienen que admitir abiertamente estas limitaciones y adoptar enfoques flexibles para los resultados del proceso de evaluación, acordes con los riesgos y obligaciones presentes.

4. La valoración del impacto de una alternativa única no evalúa la práctica de la movilidad en cuestión. Una evaluación real (en la fase *ex ante*) se lleva a cabo cuando todas las alternativas posibles son valoradas en el mismo marco y métodos en un contexto *ceteris paribus*.
5. La evaluación implica por definición multitud de criterios, donde se consideran los parámetros financieros y económicos como umbrales o restricciones, y son valorados paralelamente con otros parámetros acordes con la delimitación del peso social de cada uno. La transformación cualitativa de los parámetros, en términos monetarios, oculta su significado verdadero y no permite que se les asigne correctamente a los grupos verdaderos con los que están relacionados.
6. Hay un grupo de prácticas de movilidad urbana que no está sujeto a evaluación a pesar de la importancia de su impacto. Tales prácticas por lo general son locales y "blandas", o lo que lo es lo mismo no implican infraestructuras y/o equipamiento. Estos resultados de percepción mayoritaria son heredadas de prácticas financiadas conjuntamente por la UE. Sin embargo tales prácticas son a menudo promovidas para programas de investigación Europea en los cuales la evaluación es una actividad obligatoria, la mayor parte de las ciudades no están familiarizadas con estos programas y, por eso, tienden a subestimar la necesidad de prácticas de evaluación, distintas de las ya mencionadas, considerándolas como menores.
7. Los urbanistas deberían superar los defectos normales del proceso de evaluación (a) proporcionando cálculos precisos de parámetros previstos, (b) tratando de evitar presiones políticas o sociales que deformen el resultado original, (c) cooperando con los departamentos encargados de los campos relacionados, (d) conociendo el tiempo real necesario para realizar sus tareas con precisión y minuciosidad, y (e) buscando la máxima objetividad a través del grupo de trabajo para que permita sortear el problema obvio de la subjetividad.
8. La información que se usa en la evaluación es, en la mayoría de los casos, precisa a primera vista. Hay, sin embargo, necesidad de insertar indicadores adicionales además de los tradicionales de forma que se identifique y valore el verdadero contexto de impacto de los distintos criterios. Entre estos indicadores es aconsejable incluir (a) preferencias y actitudes de usuarios y ciudadanos de forma que abarquen el aspecto de aceptación social, un factor más para una ejecución exitosa, (b) las observaciones y opiniones de la policía de tráfico debido a sus largas y sistemáticas exposiciones al entorno de las carreteras, siempre que exista una previa educación y familiarización con el tema a evaluar.
9. La aceptación social es un importante requisito previo para ejecutar con más éxito la mayor parte de las prácticas de movilidad urbana. Los ciudadanos, siempre que sean informados de forma precisa y comprensible, adoptarán y/o apoyarán una práctica. Sin embargo, no es fácil romper el hábito del viaje individual. Se debería hacer un esfuerzo extra para informar a los incondicionales del coche sobre los beneficios sociales de la movilidad sostenible de tal forma

que comprendan la dialéctica entre el confort a corto plazo y los beneficios para la salud a largo plazo y adopten un comportamiento más cívico.

10. La Evaluación *ex ante* es más o menos un proceso consolidado en la mayor parte de las ciudades, mientras que la evaluación *ex post* está limitada a (I) una valoración posible y económica, y (II) sólo proyectos posibles dentro de una amplia escala.
11. La importancia de una evaluación *ex post*, especialmente si se realiza longitudinalmente en lugar de utilizar el enfoque estático actual, debe comprenderse tanto por políticos como por urbanistas. Aprender cómo la ciudad responde y evoluciona siguiendo una práctica de movilidad urbana es una preciosa lección para una mejor calidad en la planificación.
12. Para llevar a cabo un criterio múltiple de una práctica de evaluación *ex post* es necesario disponer de mecanismos de seguimiento que permitan recopilar y valorar la información apropiada en momentos dados y en lugares correctos. A pesar de los elevados requisitos en recursos humanos, financieros y materiales, el mecanismo de control es la más preciada herramienta en manos de políticos y urbanistas. Es más, un mecanismo como éste contribuirá a reducir los costes de planificación a medio plazo, porque posibilita recoger y procesar datos en economías de escala. Finalmente, cualquiera que sea el riesgo político de tal mecanismo, los políticos deberían aprender a admitir los errores de planificación sin miedo.
13. La limitada experiencia de las ciudades en una genuina evaluación *ex post* no permite llegar a conclusiones definitivas como la verdadera exactitud del pronóstico actual. Sin embargo es creencia común en los autores que los métodos de predicción y las herramientas deben mejorarse drásticamente si la disponibilidad de los seguimientos *ex post* permiten comprobar cómo encaja el cumplimiento de las prácticas con los valores predichos.

7.3. TEMA C: PROMOCIÓN DE SOLUCIONES ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD URBANA

1. Cada vez son más importantes, Soluciones de Movilidad Alternativa Urbana (AUMS) en el urbanismo contemporáneo como resultado de la limitación de recursos, pero sobre todo por un más alto potencial de sostenibilidad.
2. Las AUMS son ahora parte de una movilidad estratégica/planes de transporte en muchas ciudades. Esto es una perspectiva halagüeña, ya que hasta ahora se solo se contemplaban como esfuerzos marginales ad hoc.
3. El peor enemigo de las AUMS es el desplazamiento individual. Para poner en práctica una AUMS se requiere restricción en los modos individuales; de otra forma los efectos beneficiosos se verán limitados.

4. La mayoría de las prácticas relacionadas con AUM se refieren a políticas “blandas” como caminar o andar en bici en lo que respecta a cuantías. La difusión de la tecnología informática en las ciudades permitirá mayor inventiva y más prácticas eficaces.
5. Las AUMS proporcionan más oportunidades para usuarios discapacitados sin excesivos costes.
6. El uso de fuentes de energía renovables en los sistemas del transporte es todavía marginal. Una vez que se superen los problemas de coste, se espera que su uso se expanda.
7. El potencial de las AUMS como alternativa de los desplazamientos individuales se encuentra limitada por la limitada proporcionalidad de la escala de ejecución. Una vez expandidas en espacio e intensidad, las AUMS podrían generar importantes cambios en coches y motos. Sin embargo, es aconsejable combinar las AUMS con políticas restrictivas y medidas que ayuden de forma activa a romper los actuales hábitos.
8. Gracias a su reducción en el consumo de energía y emisiones, las AUMS pueden contribuir de forma significativa tanto para mejorar el medioambiente urbano como para una mejor distribución (en términos sociales y geográficos) de la accesibilidad humana. Se promueven experiencias relativas en las ciudades.
9. Los principales factores para el éxito de las AUMS son, por orden de preferencia:
 - Enfoque de planificación integrada.
 - La coordinación de las autoridades competentes.
 - Beneficios sociales de las AUMS.
 - Adecuada información y publicidad.
 - Sólido proceso de participación ciudadana.

La clasificación de arriba está confirmada tanto por los éxitos como los fallos de los recientes esfuerzos de planificación en las ciudades.

10. Existe una divergencia entre las preferencias citadas y las reales de los ciudadanos, por lo que respecta a las AUMS. Mientras que la mayoría son generalmente favorables a las AUMS, no hay correspondencia con el nivel de adopción, puesto que está basado en una experiencia limitada. Esto se explica por una dualidad en la naturaleza humana de los ciudadanos contemporáneos: El beneficio individual se separa del social si supone cargas, hábitos, o falta de confort, mientras que los individuos tienden a pensar que el cambio puede efectuarse incluso en su ausencia.
11. Se debería incitar a los Ciudadanos a un más alto nivel de adopción de las AUMS en las siguientes condiciones, por orden de importancia:

- Adecuada información y publicidad.
- Una más efectiva participación ciudadana.
- Alta calidad de estudios y planificación.
- Mejor coordinación entre las autoridades.
- Amplia escala de ejecución.

Y así sucesivamente.

7.4. TEMA D: PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

1. En un país democrático, donde los proyectos de movilidad urbana se llevan a cabo por el bien de los ciudadanos, su participación en la planificación del proceso es esencial si se realiza de una forma reflexiva y sistemática y no como reacción a una situación de facto.
2. La participación ciudadana en la movilidad urbana se ajusta a un amplio contexto de planificación y a un concepto dominante de modo de gobernar y democracia. No obstante, los ciudadanos se encuentran por lo general más motivados sobre temas de movilidad que sobre otros asuntos urbanos, por la importancia que suelen dar a sus medios de transporte individuales, lo cual acentúan aún más los medios de comunicación. A pesar de eso, la voz de los ciudadanos a favor de una movilidad más sostenible y equitativa se ha incrementado en los últimos años, especialmente dentro de un contexto social fuertemente orientado a la protección del medio ambiente.
3. La participación ciudadana es sinónimo de democracia. La madurez en la democracia provoca procesos más consolidados para la participación ciudadana. Esto se manifiesta claramente en ciudades en las que la democracia es una *experiencia* reciente: los ciudadanos son llamados a participar aunque de forma tosca y *ad hoc*.
4. Las respuestas de los ciudadanos a las prácticas de movilidad urbana son más reactivas que proactivas. Esto se debe a la naturaleza humana.
5. El nivel de participación ciudadana es generalmente desproporcionado con respecto a las oportunidades previstas por la legislación e instituciones, que ahora son frecuentes en todas las ciudades y regiones europeas. La gente tiende a implicarse por propia voluntad según sus recursos y el momento. Para incitar a una implicación más activa, es absolutamente necesaria la educación cívica.
6. La participación ciudadana se está institucionalizando más que en el pasado. La organización social hace más fácil establecer procesos de participación más eficientes.

7. Inmigrantes y repatriados son tratados de forma igualitaria en los procesos, aunque las autoridades no hayan adoptado una política que lo haya facilitado especialmente.
8. Un defecto importante es la falta de información precisa que con frecuencia acompaña a la especulación. La movilidad urbana es un tema complejo lleno de detalles técnicos que los ciudadanos no pueden entender y/o retener si no se presentan de forma simple. Los urbanistas tienen la obligación de encontrar un lenguaje más eficaz para la comunicación.
9. La gestión de la información es crucial para que los ciudadanos participen con éxitos. El exceso de información puede provocar efectos contrarios.
10. La participación ciudadana ha conducido/llevado, en general, a un mejor proceso de planificación y a una más sencilla ejecución de las prácticas de movilidad urbana. Hay excepciones, sin embargo, donde una sensibilidad excesiva hacia las exigencias del público conduce al estancamiento o a la cancelación de las prácticas planeadas.
11. Los urbanistas deberían aprender a vivir con los excesos de la participación ciudadana. Incluso si algunas prácticas se están ralentizando debido a las necesidades del proceso de participación, no deberían dejarse llevar de forma negativa por el bien de una planificación eficaz.
12. Una participación ciudadana efectiva requiere tiempo, esfuerzo, capacidad y una firme voluntad política de escuchar.

7.5. UNA VISIÓN DE CONJUNTO FINAL

La planificación y gestión de la movilidad urbana están creciendo en importancia en las ciudades europeas de hoy. Los ciudadanos tienden a considerar sus viajes como una necesidad de primer orden una vez que sus problemas más básicos (servicios sanitarios, salud, educación) se resuelven progresivamente. Por consiguiente, las autoridades tienen que dedicar cada vez mayores esfuerzos para afrontar los problemas de movilidad en cualquier forma, ya sea dotando de infraestructuras adecuadas o, cada vez más frecuentemente, adoptando políticas para una más eficaz gestión del sistema.

En lo que concierne a la protección del medio ambiente, buena calidad de vida, cohesión social y ahorro de recursos, éstos están continuamente asumiendo valores más tradicionales como la libertad y las opciones múltiples, la planificación de la movilidad urbana y la gestión se orientan hacia una mayor sostenibilidad, a pesar de los retos siempre presentes de la movilidad individualizada apoyada y promovida por importantes fuerzas del mercado.

Como consecuencia de ello, los urbanistas se confrontan en sus tareas diarias con una interacción más compleja entre intereses opuestos y las directrices políticas,

en los cuales los medios de comunicación de masas interfieren con actitudes ambiguas y medios, que incrementan así la complejidad del contexto.

El consorcio CITUM ha intentado proporcionar una visión general objetiva de algunos aspectos principales de la movilidad urbana basada en la experiencia colectiva, en el intercambio de puntos de vista y en el conocimiento entre sus socios, planificadores de muchas especialidades (arquitectos, urbanistas, ingenieros, economistas y sociólogos), políticos locales y ciudadanos de ocho ciudades de diferentes culturas, tamaños, fases de desarrollo y contextos socio-económicos. Tal esfuerzo no pretende representar la realidad europea, aunque es un compendio del estado de la práctica con el que muchos lectores podrían sentirse familiarizados.

Los temas seleccionados para este compendio son los más críticos y controvertidos en relación con la movilidad urbana. El consorcio CITUM ha optado por investigar (a) cómo está integrada la planificación urbana con respecto a la movilidad, (b), cómo se evalúan las prácticas de movilidad urbana, (c) si se organizan y cómo las soluciones alternativas sobre movilidad urbana y (d) cómo los ciudadanos participan en los procesos de planificación.

Las conclusiones de esta investigación revelan más lagunas y barreras que las que aportan las recomendaciones y buenas prácticas. Esto resulta del punto de referencia adoptado por el consorcio que se encuentra en un nivel superior al de las prácticas habituales, porque el trabajo en equipo de CITUM comparte una posición común fuerte, es decir, una voluntad de planificar mejor, de una manera más sostenible y, principalmente, más respetuosa con el ciudadano.

Resumiendo estas conclusiones:

- La planificación de la movilidad urbana necesita integrarse más en los amplios procesos de planificación para captar la interacción dinámica entre la movilidad y el desarrollo de la ciudad. A este fin tienen que destinarse más recursos, en busca de una mejor cultura profesional, para crear una mejor coordinación y comprensión entre las agencias planificadoras y, por último, pero no por ello menos importante, adquirir una voluntad política firme para completar la legislación actual.
- La evaluación de las prácticas de movilidad urbana necesita contar con análisis más minuciosos y exhaustivos del impacto sobre las funciones y sistemas urbanos para que pueda llegar a ser una herramienta genuina que informe tanto a políticos como a ciudadanos y, así alcanzar un nivel superior en la democracia. Esto requiere (a) un enfoque más integrado en la planificación urbana, (b) una metodología multi-criterio que vaya más allá de las actuales preocupaciones uni-dimensionales y orientadas económicamente, (c) más recursos destinados a las valoraciones *ex post*, (d) más esfuerzos dedicados a confirmar los cálculos *ex ante* con hallazgos *ex post* y (e) una actitud seria de los creadores de opinión para minimizar la especulación y contar más con la información científica.

- Las soluciones alternativas están cobrando importancia en las prácticas de movilidad urbana debido a las oportunidades que proporcionan las nuevas tecnologías y la escasez de recursos para la infraestructura pesada, pero su potencial para una movilidad más sostenible está limitada si no se combina con prácticas restrictivas en los coches que son necesarias para contrarrestar la actual dependencia de un gran parte de los usuarios, tanto antiguos como nuevos.
- La participación ciudadana en el proceso de la movilidad urbana está adquiriendo una posición consolidada, debido al crecimiento de las preocupaciones sociales por una movilidad mejor y superior. No obstante, su indudable importancia debería ser apoyada por el suministro de información válida y completa, elaborada a partir de estudios exhaustivos y desprovistos de oportunidad o prejuicios provocados por fuerzas específicas a través de los creadores de opinión.

El consorcio CITUM espera que, dada la reciente evolución en los 27 países de la Unión Europea, las perspectivas sean claramente optimistas a pesar de los obstáculos e inconvenientes encontrados en la práctica diaria, debido a los esfuerzos crecientes de colaboración y diálogo abierto apoyados por la política de la UE en la materia



