

**¿En qué tipo de ciudad queremos vivir? La respuesta a esta pregunta constituye el punto de partida de cada Plan de Movilidad Urbana Sostenible (P.M.U.S.). Un P.M.U.S. establece una visión compartida de cómo debe ser la ciudad en el futuro. En este e-update analizaremos las diferentes opciones que las ciudades plantean a la hora de definir su visión. Pero antes, comenzaremos con el repaso de la actividad reciente de ENDURANCE.**

**Atención:** TEMS, la base de datos de reparto modal de EPOMM, se ha actualizado con nuevas mejoras, al igual que MaxEva! Todos los detalles, a continuación.

## Las redes ENDURANCE en continuo crecimiento



[Click on the picture to enlarge](#)

Recientemente, ENDURANCE ha participado en la primera Conferencia Europea sobre P.M.U.S., celebrada en Sopot, Polonia. En la [web de ENDURANCE](#) podrás encontrar todas las presentaciones realizadas en este gran evento. En ella, la Comisión Europea anunció la creación de una [Plataforma Europea de Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#), que se integrará en el [portal Eltis](#), ya existente.

Coincidiendo con la conferencia, los Puntos Focales Nacionales (NFP) de ENDURANCE mantuvieron su seminario anual de NFP, en el que se debatieron los avances del proyecto. En él se puso de relieve que muchas ciudades aún encuentran dificultades para convencer a los gobiernos locales acerca de las virtudes de los P.M.U.S. El listado completo de directrices recogido por la guía metodológica de P.M.U.S. puede llegar a ser bastante abrumador y en ocasiones no se comprende del todo que un P.M.U.S. se apoya en iniciativas de planificación pre-existentes y en sus resultados. El seminario de NFP también acogió algunas experiencias de transferencia de buenas prácticas a pequeña escala, siguiendo el [enfoque de EPOMM para la transferencia de políticas exitosas](#).

La [web de ENDURANCE](#) incluye información sobre un buen número de ciudades que han mostrado interés por el enfoque de los P.M.U.S. o se encuentran inmersos en procesos de planificación de la movilidad bajo criterios de sostenibilidad, con diferente grado de avance. Los NFP propiciarán el intercambio de experiencias entre estas ciudades y les darán apoyo para cubrir sus necesidades de información o formación. También organizarán encuentros anuales para debatir aspectos relacionados con los P.M.U.S. La mayoría de los NFP celebraron su primer encuentro a lo largo del año pasado y actualmente planifican el segundo.

## Una visión de futuro



Tras la fase de preparación (ver [Guía metodológica de P.M.U.S.](#)), la definición de una visión compartida para el futuro es el primer paso fundamental a llevar a cabo en el desarrollo de un P.M.U.S. Un aspecto fundamental de esta visión de futuro del P.M.U.S. es que debe ir más allá de la duración de una legislatura. En el municipio sueco de Lund, los trabajos de elaboración del P.M.U.S. (conocido como LundaMaTs) se remontan al año 1996, pero su visión de futuro y los objetivos del mismo se refieren al año 2030. "Un municipio es una organización dirigida por fuerzas políticas y, como tal, es fácil que se deje llevar por la inercia de los tiempos electorales a la hora de establecer objetivos," dice Jan-Inge Ahlfridh, Jefe de Servicio. "Cuanto más profundos sean los cambios, mayor es la necesidad de pensar a largo plazo" ([LundaMaTs II – Antecedentes y Resultados](#), p. 2)

La visión de cada ciudad debe tener en cuenta las particularidades y retos de cada localidad. Pero debería girar siempre en torno a una cuestión central: como garantizar y mejorar la calidad de vida de ciudadanos y visitantes. Veamos cómo han materializado esta visión los P.M.U.S. de algunas de las ciudades de la red ENDURANCE y cuáles fueron los procesos que llevaron al consenso en torno a estas visiones.

## Ruse: Reconciliando crecimiento económico y patrimonio natural y cultural



El primer evento nacional de ENDURANCE en Bulgaria se celebró el pasado mes de octubre y su acogida fue muy entusiasta. Más de 16 ciudades se han inscrito ya en la red ENDURANCE búlgara. Una de ellas es Ruse.

Ruse es una ciudad de gran importancia en la región de Danubio, debido a su rico patrimonio cultural y su diversidad étnica y religiosa. La ciudad ha desarrollado una visión de sí misma como una moderna urbe en el seno de Europa y un atractivo destino turístico. Su objetivo es desarrollar un sistema de turismo y movilidad equitativo, económicamente viable y saludable, al tiempo que preserve el patrimonio natural y cultural, y proteja los sensibles ecosistemas del Danubio. De igual modo, el desarrollo de la ciudad debería ofrecer nuevas oportunidades para una economía y empleo verdes en la región.



Esta visión y la lista de medidas a implementar para materializarla han sido desarrolladas por CSDCS, el NFP de ENDURANCE en Bulgaria, en estrecha colaboración con expertos municipales y representantes de la Agencia de la Energía de Ruse. El Centro de Información Turística también fue consultado. Durante unas sesiones de debate público celebradas en la primavera de 2014, esta visión y las medidas que la acompañan fueron valoradas por más de 100 agentes implicados en los sectores del transporte y el turismo, así como representantes de grupos ecologistas y ONGs, quienes priorizaron las actuaciones previstas. El proceso se prolongó durante unos 9 meses. Se realizó una difusión masiva de las características fundamentales de la visión y el plan de medidas entre la ciudadanía, usando para ello la página web del municipio, celebrando seminarios y realizando presentaciones en eventos locales, así como varias conferencias de prensa con cobertura de medios escritos y audiovisuales.

## Lille: Un cambio de hábitos para evitar la saturación

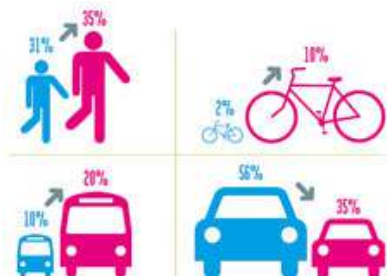


En el Área Metropolitana de Lille, Francia, su más reciente PDU (plan de déplacements urbains, versión francesa del P.M.U.S.) se adoptó en 2011, después de 5 años de elaboración colaborativa. El momento más importante del proceso fue el "Gran Debate" de movilidad, organizado en 2009 por Martine Aubry, presidenta de la conurbación de Lille. En él se dieron cita expertos, instituciones y ciudadanía, resultando en la publicación del documento *Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21ème siècle* ('Alineando la metrópolis de Lille con la movilidad del siglo 21'). Tras este compromiso político de alto nivel, otros procesos de consulta dieron lugar a los objetivos específicos y las medidas del PDU.



La visión de la ciudad gira en torno a una noción de desarrollo sostenible en la que hábitat, economía y transporte se consideran de manera conjunta. Después de introducir el primer sistema de metro automatizado del mundo en los años 80 y de un periodo de reforzamiento del sistema de transporte público en superficie en los años 2000, se ha producido un cambio en la estrategia de transporte público, que ahora tiene que lidiar con el creciente número de viajeros (+50% en 10 años).

Con objeto de crear una metrópolis "post-carbono", Lille se ha fijado unos objetivos muy ambiciosos de cambio modal (el siguiente gráfico compara las cifras de 2006 con los objetivos de 2020).



Para alcanzar dichos objetivos, el PDU prevé 170 medidas, organizadas en 6 áreas temáticas. Para más información, consultar la [página de Lille](#) en la web de ENDURANCE, así como los "aspectos fundamentales del PDU" (en francés).

## Kaunas: Revitalizando la ciudad histórica

En Kaunas, Lituania, la visión de futuro en cuanto a la movilidad se basa en el reciente Plan Maestro (2013-2023) de la ciudad. Los principales objetivos son la reducción del uso del coche, la mejora cuantitativa y cualitativa del transporte público, un aumento y mejora substancial de la infraestructura ciclista de la ciudad, y la revitalización de la ciudad histórica, incluyendo un replanteamiento de la política de aparcamiento.



El desarrollo del Plan Maestro incluyó la celebración de sesiones de participación pública. Algunos proyectos europeos en materia de movilidad desarrollados con anterioridad ayudaron a establecer un clima de cooperación entre colectivos de agentes implicados de muy diversa índole. "Hay unos cuantos artículos en los medios y se han celebrado eventos, y algunas áreas del Plan Maestro atraerán mayor atención que otras, por supuesto" dice JimMcGeever, de UAB - TAEM Urbanistai, el punto focal nacional de ENDURANCE en Lituania. "Pero la promoción continuada y otras actividades de difusión serían de gran ayuda para mantener el interés popular en cómo la ciudad desarrolla su visión de futuro en los próximos 10 años. Este es, claramente, un área en el que queremos mejorar".



Photo by Vygintas

## Dresde: creando un consenso unánime entre los diferentes agentes



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

En Dresde, Alemania, el proceso de elaboración del "Transport Development Plan 2025plus" (TDP) se inició en el otoño de 2009. Desde sus mismos comienzos, la Mesa Redonda ha constituido el elemento central del proceso de planificación. Moderada por una oficina de planificación independiente, se compone de representantes de 46 organizaciones, asociaciones profesionales, cámaras, lobbies, administración local y partidos políticos del Consejo Municipal de Dresde. Se formaron cuatro grupos de trabajo, en los que los miembros de la Mesa con enfoques e ideas similares trabajaron conjuntamente:

- Administración municipal;
- Operadores de transporte público;
- Otros asuntos de interés social y calidad urbana;
- Tráfico y transporte, y los grupos empresariales.

Cada grupo de trabajo desarrollo su propia visión. Un proceso de debate de 4 meses con gran interacción entre los grupos condujo a la Mesa Redonda a una visión consensuada por todos los agentes implicados. En 2011, el Consejo Municipal de Dresde aprobó la propuesta, con algunas modificaciones.

Esta visión, '[Las metas de Dresde para el desarrollo futuro en materia de tráfico](#)', constituye la base del desarrollo del P.M.U.S. de Dresde. En él se considera el transporte no como un fin en sí mismo, sino como un medio para mejorar la movilidad de sus residentes y apoyar la economía, postulando una libre elección de modos de transporte. Esta visión enfatiza la necesidad de equilibrar las implicaciones económicas, ecológicas y sociales del modelo, así como la conveniencia de un proceso de planificación abierto, basado en el consenso. La visión de futuro se ha comunicado a la ciudadanía a través de la web, el diario oficial, boletines de noticias específicos para el TDP y foros de debate.

## Novedades de proyectos relacionados



En mayo finalizó el proyecto [CASCADE](#). Este proyecto ha dado soporte al intercambio de conocimiento entre ciudades, así como ha desarrollado tareas de formación a nivel local encaminadas a cubrir la distancia entre objetivos de eficiencia energética y realidad. La web del proyecto cuenta con una [herramienta](#) para organizar encuentros de aprendizaje en sesiones por pares, así como una [colección de buenas prácticas](#). Algunos ejemplos destacados son:

- [Visión de transporte de Varsovia](#) (Polonia )
- [Visión de transporte público de Burgas](#) (Bulgaria)

- [Plan de transporte local de Tyne and Wear\(UK\)](#) – cooperación de 5 autoridades locales.

## Novedades de proyectos relacionados



EPOMM se ha embarcado en la mejora de [la herramienta de reparto modal de EPOMM \(TEMS\)](#).

- Ahora se explica mejor por qué la información sobre reparto modal es tan importante y por qué TEMS es de tanta ayuda al hacer análisis comparados, analizando y cuantificándose las diferencias;
- El mapa dispone ahora de marcadores que facilitan la visión;
- Ahora es posible [comparar y exportar](#) todas las ciudades en la base de datos, lo que favorece el análisis;
- Se puede localizar el reparto modal deseado en una herramienta de búsqueda con tan solo teclear el nombre de la ciudad y "modal split";
- Al [cargar](#) datos, es posible especificar el método de encuesta y el área, haciendo las comparaciones más fiables;
- Se han depurado algunos datos que eran claramente erróneos, así como se han realizado mejoras en la usabilidad.

Próximamente, se espera que países y ciudades (también de ENDURANCE) aporten información sobre las ciudades que aún faltan (más del 50% de las ciudades de más de 100.000 habitantes ya están en la base de datos, pero eso significa que casi un 50% aún faltan). Los miembros de EPOMM han desarrollado un plan para dar a conocer mejor TEMS, así como para cargar la información de las ciudades que faltan, y de otras nuevas y países también.

EPOMM también está trabajando en la mejora de [la herramienta de evaluación y benchmarking MaxEva](#) – más detalles sobre esto en el próximo e-update.

El seguimiento de actuaciones y planes encaja bien con el próximo [SUMP-award](#) cuyo lema es "seguimiento de actuaciones para la mejora de los PMUS", ver a continuación.

## Próximas citas

- **SUMP award (10.000 Euros)**  
Fecha límite de inscripción: 3 de noviembre de 2014  
[Detalles](#)
- **eBRIDGE Conference Urban eMobility 2020**  
7-8 octubre 2014, Berlín, Alemania  
[programa e www.ebridge-project.eu](http://www.ebridge-project.eu)
- **Workshop Combined Mobility**  
20 octubre 2014 - Hanover, Alemania  
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**  
21-23 octubre 2014 – Sydney, Australia  
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Annual Polis Conference**  
27-28 Noviembre 2014 – Madrid, España  
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>

Para más información sobre eventos, por favor visita el [Calendario EPOMM](#).



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