

European Platform on Mobility Management



Gestión de la movilidad: Definición

Definición de Gestión de la Movilidad y categorización de las medidas de Gestión de Movilidad aprobadas por el consorcio MAX y EPOMM

Socios de Max

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Mobiel 21 – Bélgica
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Alemania	Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – EEUU
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – España	FIT Consulting – Italia
Lyle Bailie International Limited – Reino Unido	Synergo - Suiza
Timo Finke Consult Aachen – Alemania	Traject – Bélgica
Austrian Standards Institute – Austria	Trivector – Suecia

Universidades

University of Piraeus Research Centre, UPCR – Grecia	University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Eslovenia
Cracow University of Technology – Polonia	Aristotle University of Thessaloniki – Grecia
Centre National de la Recherche Scientifique – Francia	Edinburgh Napier University – Reino Unido
University of Central Lancashire – Reino Unido	Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Alemania
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Alemania	Vilnius Gedimas Technical University – Lituania

Casos prácticos

Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal	City Council of Almada – Portugal
Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italia	Kortrijk Municipality – Bélgica
Tallinn Municipality – Estonia	Munich Municipality – Alemania

Introducción

Este documento contiene una Definición y Categorización de Gestión de la Movilidad (GM), que ha servido inicialmente de base para llevar a cabo el trabajo de investigación del proyecto MAX. MAX significa “Campañas exitosas de concienciación y estrategias de Gestión de la Movilidad” y ha sido el mayor proyecto Europeo de investigación sobre gestión de la movilidad del 6º Programa Marco de la Comisión Europea.

La elaboración de esta definición fue necesaria para contar con una base de trabajo que ayudara a desarrollar los paquetes de trabajo del proyecto MAX, debido a que las definiciones existentes no eran apropiadas para alcanzar los objetivos del proyecto. La definición fue elaborada por los miembros del equipo principal, compuesto por Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye y Janina Welsch, contando también con la contribución del resto del equipo de MAX.

La definición elaborada ha sido aprobada por la Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad (EPOMM).

Tabla de Contenidos

Definición de Gestión de la Movilidad	3
Demarcación – los límites de la Gestión de la Movilidad.....	4
Carácter abierto de la definición.....	5
Definición de Medidas de Gestión de la Movilidad	6
Definición adicional de medidas individuales.....	10
Lista de abreviaturas	14
Referencias	14

Definición de Gestión de la Movilidad

La definición de Gestión de la Movilidad (GM) actualmente aprobada por el Consorcio de MAX es la siguiente:

El concepto de Gestión de la Movilidad pretende promover el transporte sostenible y la gestión de la demanda del uso de automóviles mediante la modificación de actitudes y comportamientos de los viajeros. La esencia de la Gestión de la Movilidad son las llamadas medidas "blandas" como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de los diferentes agentes implicados. A menudo, las medidas "blandas" contribuyen a la mejora de la efectividad de las medidas "duras" (infraestructurales) aplicadas en el transporte urbano (por ejemplo, la creación de nuevas líneas de tranvías, construcción de viario urbano y vías ciclistas). Las medidas de Gestión de la Movilidad (en comparación con las medidas "duras") no requieren necesariamente grandes inversiones financieras y pueden tener una alta relación coste-beneficio.



Para tener una idea de lo que esto significa en la práctica: en una ciudad en la que se han implantado medidas de Gestión de la Movilidad:

- encontrará campañas promocionales a favor de desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público;
- podrá contar con asistencia de viaje personalizada con el fin de informarle sobre dónde y cómo puede reducir el uso del vehículo privado;
- su empresa podría pagarle sus billetes de transporte público con el fin de animarle a reducir los desplazamientos al trabajo en coche;
- en zonas residenciales, tendría servicio de car-sharing (servicio de coche compartido) disponible en la calle a la salida de su casa;
- en la escuela donde estudian sus hijos, podrían existir planes de movilidad para la organización de itinerarios seguros a los centros escolares para los alumnos;
- para realizar viajes de ocio en transporte público, usted tendría la posibilidad de utilizar los servicios de consultoría prestados por un centro local de movilidad;
- los permisos de construcción podrían estar vinculados con ciertos requisitos con el fin de minimizar el impacto del nuevo desarrollo, por ejemplo, el desarrollo de un plan de movilidad para el personal de la obra, visitantes, así como el transporte de materiales para la construcción o la limitación del número de plazas de aparcamiento previstas.

Normalmente, las medidas de Gestión de la Movilidad raramente se adoptan aisladamente. A menudo, aparecen como un conjunto de medidas, como por ejemplo, campañas de información en combinación con actuaciones de infraestructuras, políticas tarifarias o regulaciones normativas.

Demarcación – los límites de la Gestión de la Movilidad

Aunque lo anteriormente mencionado sea suficiente como definición, profundizando en el tema de Gestión de la Movilidad se pueden plantear algunas preguntas. Por esta razón, el proyecto MAX proporciona indicaciones referentes a los límites de la gestión de la movilidad.

- **La Gestión de la Movilidad está orientada a la demanda, y no a la oferta.** Esto significa que la construcción de nuevas líneas de tranvías, nuevos carriles para bicicletas, nuevas vías públicas, etc. no se considera Gestión de la Movilidad, debido al hecho de que éstas son medidas orientadas a la oferta. Esto se refleja, por ejemplo, en las políticas de los Países Bajos y Suecia donde en muchos casos resulta obligatorio, en primer lugar, evaluar el potencial de la Gestión de la Movilidad antes de conseguir el permiso relativo a la implantación de medidas que afectan a la oferta, tales como la construcción de carreteras. También se refleja en el hecho de que en EE.UU. y otros países, Gestión de la Movilidad es conocida como Gestión de la Demanda de Viajes (Travel Demand Management - TDM).
- **Las medidas de infraestructura pueden servir de apoyo a las medidas de Gestión de la Movilidad.** En muchos países, la Gestión de la Movilidad se percibe como una actividad sujeta a algún punto concreto, generador o atractor de viajes, tales como empresas, colegios o centros turísticos. En el caso de instalaciones y equipamientos como hospitales o parques de negocios, un paquete de medidas de Gestión de la Movilidad podría incluir medidas típicas de infraestructuras (aparcamientos para bicicletas, paradas de tranvías, aparcamientos para coches, servicios de lanzaderas, etc). Estas son consideradas medidas de apoyo (pero no de Gestión de la Movilidad).
- **La Gestión de la Movilidad no tiene por que estar necesariamente limitada a un lugar determinado.** Las soluciones aplicadas a nivel local, regional e incluso a nivel nacional, tales como car sharing (servicio de coches compartidos), car pooling (uso compartido de un automóvil privado), los centros de movilidad, los nuevos paquetes de información para los habitantes, las campañas de información ó la integración tarifaria de múltiples servicios son consideradas medidas de Gestión de la Movilidad.
- **Los planes de transporte urbano sostenible no se consideran Gestión de la Movilidad, pero deben contener medidas de Gestión de la Movilidad.** Gestión de la Movilidad no incluye todos los ámbitos de tráfico y planificación del transporte. Los planes de transporte forman parte de la Gestión de la Movilidad cuando incluyan medidas para centros concretos generadores o atractores (planes de movilidad al trabajo, Camino Escolar, etc...). El término oficial elaborado en el marco del proyecto Europeo "Momentum" es el "**plan de movilidad**". Los carriles para vehículos de alta ocupación, el peaje urbano, o medidas de "road pricing", la gestión de aparcamientos y el pago automático de peajes, aunque son medidas típicas orientadas a la demanda, no se consideran Gestión de la Demanda, sino medidas de apoyo. Como la gestión del aparcamiento constituye a menudo el punto central con respecto a la Gestión de la Movilidad vinculada a un centro atractor de viajes, frecuentemente se considera parte integrante de la Gestión de la Movilidad.
- **La gestión del tráfico no se considera parte de la Gestión de la Movilidad.** No obstante, medidas de gestión del tráfico elaboradas con el fin de incidir en la demanda y cambiar las actitudes existentes se consideran Gestión de la Movilidad, especialmente si hacen más atractivo el uso de soluciones alternativas al vehículo privado, proporcionando información en tiempo

real de salida de trenes a través de teléfonos móviles, Internet, y gracias a diversos sistemas de comunicación ó navegación.

- **Concienciación pública por el viaje sostenible, formación en el ámbito de la movilidad, y marketing de modos sostenibles son considerados medidas de Gestión de la Movilidad.** Sin embargo, teóricos del tema opinan que estos aspectos no lo son. En la práctica, parece casi imposible fijar los límites.
- **Se considera que Gestión de la Movilidad abarca el transporte de mercancías** siempre que tenga como extremo un lugar particular y las medidas relativas a dichas mercancías formen parte de un plan de movilidad que también incluya a viajeros. En cualquier caso, incluye el transporte de equipajes pertenecientes a viajeros. Sin embargo, en caso de que las condiciones mencionadas más arriba no sean cumplidas, la organización del transporte de mercancías se considerará dentro del ámbito de la logística, para la cual existe ya una industria altamente especializada.
- **Incentivos y desincentivos de la legislación y la fijación de precios forman parte del ámbito de la Gestión de la Movilidad** siempre que se apoyen en medidas concretas de Gestión de la Movilidad que estén contempladas en los puntos anteriores.

Carácter abierto de la definición

La presente definición constituye un documento de trabajo que debe ser discutido y aprobado por el Consejo de la Plataforma Europea para Gestión de la Movilidad (EPOMM). Puesto que Gestión de la Movilidad es un concepto que se puede adaptar y está todavía en desarrollo, esta definición puede no abarcar todos los aspectos y está abierta a modificaciones.

Sin embargo, EPOMM y el consorcio de MAX recomienda el empleo de dicha definición cuando se trabaje con Gestión de la Movilidad.



Definición de Medidas de Gestión de la Movilidad

La Gestión de la Movilidad está constituida por una serie de medidas, como lo demuestra la sección anterior. A continuación se presenta una lista amplia de medidas, divididas en categorías. En primer lugar, las medidas de Gestión de la Movilidad han sido enumeradas brevemente. En caso de que sea necesario, a continuación se presentan con más detalle. Esta lista se ha obtenido a partir de estudios anteriores de la UE sobre Gestión de la Movilidad, contrastándola a continuación con investigaciones llevadas a cabo en EE.UU. (Meyer, 1999), "Toolbox for Mobility Management Measures in Companies" (www.mobilitymanagement.be), y "Victoria Transport Policy Institute's TDM Encyclopaedia" (www.vtpi.org).

Esta lista es un documento de trabajo que ha de ser discutido y aprobado por el Consejo de la EPOMM. Puesto que la Gestión de la Movilidad es un concepto que se puede adaptar y está todavía en desarrollo, esta definición no pretende ser totalmente exhaustiva y está abierta a modificaciones.

Medidas de información

En general, estas medidas se aplican en respuesta a la demanda de viajeros y proporcionan al mismo, información y asesoramiento a través de múltiples medios de comunicación. Ejemplos:

- Servicios de información y asesoría en viajes por parte del Centro de Movilidad local.
- Información de viajes emitida a través de varias tecnologías de comunicación antes y durante el viaje.
- Marketing de medios sostenibles mediante el uso de publicidad u otras técnicas de marketing

tales como la distribución de publicidad impresa a domicilio.

Medidas promocionales

El objetivo principal de esta categoría de medidas es fomentar el cambio de comportamiento voluntariamente a través de la sensibilización, la promoción de soluciones alternativas al uso del automóvil y el suministro de información. Eso significa que este grupo de medidas no ofrece alternativas adicionales al uso del vehículo privado, sino que trata activamente de sensibilizar y fomentar el uso de las alternativas existentes. Dichas medidas incluyen:

- Asistencia Personalizada de viajes (APV) orientada a ayudar a los viajeros a limitar el uso del coche, en relación con su patrón personal de desplazamientos.
- Campañas de publicidad y otros tipos de promociones (p.ej. "Día Europeo sin Coche") pensadas para animar a la gente a caminar, montar en bicicleta y/o usar el transporte público (a veces vinculadas a la promoción de la salud).
- Promoción orientada a determinados modos alternativos y reducción de la cadena modal de viajes. Estas medidas podrían incluir proyectos donde las agencias de transporte público promocionan su uso en colegios o medidas en las que se ofrece una "variedad" de recursos a los residentes de una determinada zona (p.ej. guías locales de viaje, guías locales de compras), con el fin de ayudarles a pensar en las posibles maneras de cambiar su comportamiento a la hora de realizar viajes.

Ejemplos de la vida real incluyen iniciativas tales como la campaña "en bicicleta al trabajo" puesta en marcha a gran escala en Dinamarca, Alemania (Campaña en bicicleta al trabajo: www.eltis.org) y Austria, o también la campaña de sensibilización y cambio de comportamiento de movilidad para

nuevos residentes, como el puesto en marcha en Múnich.

Medidas de organización y coordinación

Tal como lo indica su nombre, esta categoría ofrece, organiza y coordina varios tipos de servicios de Gestión de la Movilidad en un área concreto con el fin de proporcionar a los conductores una alternativa a conducir solos su coche.

- El Car Pooling, ya sea en una región o en un área concreto, consiste en juntar dos personas o más que desean realizar un mismo viaje en un coche del que es propietario uno de ellos.
- Servicios de carsharing en un área determinada (y un sistema flexible de alquiler de bicicletas). Estos servicios proporcionan una solución alternativa a los propietarios de coches particulares (o bicicletas) ofreciéndoles el alquiler de coches o vehículos en lugares accesibles de un área concreta. Con la condición de pre-inscribirse y a menudo pertenecer a algún tipo de club en calidad de miembros, estos acuerdos para compartir los vehículos hacen que el proceso de reserva de plazas y alquiler se lleve a cabo con mucha rapidez, normalmente a través de Internet, posibilitando acceder al coche directamente sin acceder físicamente a una oficina de contratación.
- Servicios de transporte público bajo pedido, a veces denominados en inglés "paratransit" p.ej. en Alemania/Austria/Suiza el Anrufsammeltaxi, en Holanda el Treintaxi (tren-taxi).

Medidas de educación y formación

Las medidas de esta categoría se refieren a la integración de Gestión de la Movilidad en la educación y en la formación del personal profesional en cuestiones relacionadas con Gestión de la Movilidad. Algunos ejemplos son:

- Formación, por ejemplo, de empleados de hoteles o centros comerciales con el fin de proporcionar a los clientes información sobre movilidad.
- Cursos de Gestión de la Movilidad para determinados grupos de personas tales como personal de los Centros de Movilidad o coordinadores de movilidad.
- Educación sobre movilidad, y las medidas para reducir el uso del coche, incluyendolo en los planes de estudio a centros educativos y otras instituciones.

Medidas vinculadas a lugares concretos

En muchos países, la Gestión de la Movilidad es predominantemente una actividad vinculada a centros generadores o atractores de viajes, como empresas, colegios, conciertos, partidos de fútbol, ferias, hospitales, administraciones públicas, centros de ocio, etc. En estos casos, la Gestión de la Movilidad trata de gestionar la forma que las personas puedan desplazarse a sus lugares de origen/destino. Un gran número de medidas se enclava en esta categoría.

- El plan de movilidad a los colegios es similar a otras actividades de gestión de la movilidad, aunque en este caso, se requiere un nivel mayor de implicación de los niños, sus padres y profesores, tanto en la planificación como en la puesta en práctica.
- Infraestructura y servicios seleccionados para adaptarse a un determinado centro atractor de viajes, como aparcamientos de automóviles y

bicicletas, mejoras para peatones en paradas de transporte público, lanzaderas de autobús, refuerzos de líneas de autobús, aparcamientos de disuasión, etc,... La siguiente sección presenta una lista más exhaustiva de medidas.

Telecomunicaciones y la organización flexible del horario

Hay una serie de medidas que pueden ser adoptadas por las organizaciones para reducir la necesidad de desplazarse mediante su sustitución por servicios de telecomunicaciones en vez de viajar y/o a través de la reorganización del sistema de trabajo, o ambas cosas. Por ejemplo:

- Cambiando la frecuencia con la que los pacientes tienen que acudir al hospital para someterse a un procedimiento determinado. Esto se ha puesto en práctica en los Hospitales de Gelre en los Países Bajos, por ejemplo.
- Cambiando la frecuencia con que la gente necesita acudir a realizar gestiones administrativas a un edificio gubernamental p.ej. registro de nacimientos, obtener título de propiedad de una nueva vivienda, etc
- Realizar compras, trabajo, contactos sociales, y prestación de otros servicios por teléfono o a través de Internet desde su residencia, en vez de desplazarse para realizar estas actividades. En Grecia, por ejemplo, ahora los certificados de nacimiento pueden ser obtenidos por correo tras una llamada telefónica, mientras que hace una década era imprescindible realizar, por lo menos, tres viajes a la oficina central para gestionarlo.
- Cambiar las horas de apertura de comercios y servicios y horas de entrada al trabajo con el fin de reducir el impacto sobre el tráfico en hora punta. Introducir un horario flexible de trabajo o disminuir las semanas laborables. En el segundo caso, los empleados trabajan más

horas, pero menos días de la semana o del mes, reduciendo de esta manera la necesidad de desplazarse.

Acciones de apoyo e integración.

Estas medidas pueden no desarrollarse como Gestión de la Movilidad, pero pueden tener efectos importantes en la eficacia de la misma. Pueden afectar al coste del desplazamiento en coche u otros modos, o favorecer la introducción de medidas de Gestión de la Movilidad. Dichas acciones pueden no ser obvias para el usuario final, pero sin lugar a dudas, tienen un impacto a la hora de desplazarse. Por estas razones, se las trata como acciones de apoyo o de integración.

- Gestión de aparcamientos (precios, contingentación, limitación, remuneración por no usar una plaza (cash-out)) y penalizar el uso del automóvil en los accesos a un determinado centro.
- En la mayoría de los países, antes de empezar a construir se requiere la obtención de ciertos permisos expedidos por la Administración Pública. En algunos países, este proceso es utilizado por la Administración para exigir y promover medidas de Gestión de la Movilidad. En otras palabras, el permiso puede, en algunos casos (dependiendo del Estado Miembro, de la legislación nacional y de la práctica habitual) estar condicionado a medidas a adoptar por el propietario, promotor o usuario para reducir el impacto de la movilidad no sostenible sobre el nuevo desarrollo, implantando una o más medidas especificadas en el apartado "medidas de Gestión de la Movilidad para centros generadores o atractores de viajes".
- Modificaciones tributarias con el fin de aumentar o disminuir el atractivo de los beneficios de viaje proporcionados por la empresa. Por ejemplo, las plazas de aparcamiento garantizadas por la empresa

pueden estar sujetas al impuesto sobre la renta, lo que conlleva la disminución de su atractivo para los empleados y desincentivación del uso del coche para desplazamientos al trabajo. El reembolso fiscal por viajar en tren en relación con el de viajar en automóvil aumenta considerablemente el atractivo del tren.

- En algunos países, existe la tradición de deducir del impuesto los gastos de transporte, con el fin de permitir a los usuarios de transporte sostenible una mayor deducción que en el caso de los modos de transporte no sostenibles, o por ejemplo, cambiar los umbrales de distancia de viaje, por encima o por debajo de los cuales los gastos pueden ser deducibles.
- Préstamos hipotecarios que dependen de la localización, cuyo tipo de interés es menor en caso de que el comprador de la vivienda elija un lugar que reduce su dependencia de los viajes en coche.
- Peajes urbanos (de vías cuyo uso previamente no requería ningún pago).
- Ofreciendo sistemas de integración tarifaria – algunos ejemplos serían:
 - integración tarifaria para diferentes modos de transporte público dentro una región; autobuses, tranvías, metro, etc. todo en un solo billete (normal en muchos países de la Unión Europea, pero aún poco común en algunas zonas).
 - Billete de entrada a un concierto, partido de fútbol, feria, etc. también válido como billete de transporte público (en virtud de convenios entre el municipio, el operador de transporte público local o el organizador del evento).
- Tarjeta/Tarifa multimodal: participar en el sistema de carsharing posibilita obtener descuentos en el uso de transporte público y viceversa – similar aplicación en caso del

transporte a la demanda y de servicios de alquiler de bicicletas (p.ej. transporte público de bicicletas (OV-Fiets) en los Países Bajos).

Definición adicional de medidas individuales

La sección anterior presentó una clasificación de las medidas de Gestión de la Movilidad. A continuación, esta sección amplía la definición presentada anteriormente, por si fuera necesaria una explicación más detallada.

Medidas de información

Un Centro de Movilidad proporciona información y servicios relativos a la movilidad, tales como la venta de billetes, normalmente para múltiples medios de transporte público (autobús, metro, tranvía, tren), así como para otros modos de transportes y soluciones (aparcamientos para coches, carsharing, car pooling). A veces, un Centro de Movilidad también prepara planes de movilidad para centros generadores y/o atractores de tráfico tales como colegios, empresas, etc. En caso de que el Centro de Movilidad se encuentre en una empresa grande, se suele llamar **oficina de movilidad**.

Un asesor de Movilidad es una persona que proporciona información personalizada concerniente a un trayecto dado (en tal caso el asesor trabaja para el Centro de Movilidad) o es una persona que desarrolla planes de movilidad. Al desempeñar dicho papel, al asesor se le suele llamar gestor de movilidad o coordinador de movilidad – especialmente cuando trabajan para un lugar determinado.



Medidas de promoción

Asistencia Personalizada de Viajes (APV) consiste en reclutar personas interesadas en cambiar sus hábitos de viaje. Se los puede reclutar directamente en el lugar donde trabajan, aunque a menudo esta técnica se utiliza en relación con los hogares (particularmente en Australia, bajo la denominación de TravelSmart). Se envía a todos los hogares en una zona una carta de información sobre la campaña de sensibilización de viajes; a continuación, se realiza una llamada telefónica. A aquellos hogares que manifiesten un interés se les ofrece una serie de medios, entre los cuales destaca la Asistencia Personalizada de Viajes. De los experimentos llevados a cabo por APV se desprende que el hogar interesado normalmente completa un diario sobre sus viajes a lo largo de una semana. Entonces lo discute con su asesor de movilidad con el fin de encontrar soluciones para cambiar sus hábitos de viaje mediante el empleo del Car Pooling, desplazamientos en bicicleta, a pie, en transporte público, viajes intermodales o el uso de tecnologías de la información.

Medidas de organización y coordinación

Car Pooling (uso compartido de un automóvil privado) tiene lugar cuando dos o más personas comparten el mismo viaje, siempre que una de ellas

utilice su propio coche (en el Reino Unido esto se llama Coche compartido - Carsharing).

Carsharing (coche compartido) tiene lugar cuando la gente paga para usar un automóvil por hora/día etc., y el automóvil es propiedad de una empresa individual cuya actividad se basa en principios comerciales. En este caso, los coches no se encuentran agrupados en un lugar central sino que permanecen distribuidos por la ciudad o incluso por diferentes ciudades. El servicio de coche compartido también puede ser organizado dentro de una organización formal mediante un sistema de reservas (en el Reino Unido el primero se conoce como Clubs de Coches – Car Clubs, y el segundo se denomina Uso compartido de un automóvil privado – Car Pooling). El servicio de coche compartido se distingue del Alquiler de Coches – Car Rental, por el hecho de que el uso del coche es posible únicamente por poco tiempo, no se necesita personal para entregar el coche y además, los coches están disponibles en diversos lugares.

Van Pooling (Mini-bus compartido) tiene lugar cuando un grupo de empleados conduce un minibus para ir y volver del trabajo, compartiendo los costes operativos y del vehículo. A veces esta iniciativa está financiada por la empresa; también puede ser organizado por terceros y no por los mismos empleados.



Medidas vinculadas a un lugar concreto

Un Plan de Movilidad es un plan vinculado a un sitio concreto con el fin de gestionar y, frecuentemente, también cambiar los hábitos de viaje de las personas que se desplazan desde y hacia un sitio particular (por ejemplo empleados de una empresa, clientes de una tienda, alumnos y profesores de un centro educativo). En muchos países, esto se llama **plan de viaje o plan de reducción de viaje**. El plan de movilidad frecuentemente consta de un conjunto de medidas, especialmente cuando el sitio es muy extenso. El plan de movilidad debe adaptarse a las necesidades de cada sitio, entre ellas incluiría una serie de medidas seleccionadas de entre las siguientes (esta no constituye una lista completamente exhaustiva):

- Promoción de los diferentes modos para viajar a un lugar determinado con el fin de concienciar a la gente acerca de todas las alternativas disponibles.
- Información multimodal sobre cómo llegar a un sitio en particular (Internet, señalización de rutas para peatones, etc.).
- Esquemas de Car Pooling orientados a reunir a viajeros que regularmente viajan a un lugar determinado, para que se puedan desplazar juntos.
- Sistema de Carsharing para una empresa (p.ej. la empresa ofrece la utilización de coches compartidos por motivos de negocios y a veces para el uso privado fuera del horario laboral).
- Servicio garantizado de viaje a casa, de modo que las personas que utilizan el Car Pooling puedan regresar a sus hogares si ocurre algo imprevisto, p.ej. si sus niños enferman repentinamente.
- Semanas laborales comprimidas (9 días de trabajo en vez de 10, pero más horas), o cambiar trabajo o calendario de reuniones con el fin de evitar periodos congestionados y/o para ajustarse al horario del transporte público.

- Posibilitar y ayudar a efectuar el trabajo desde casa a tiempo parcial o también facilitar el suministro de compras a domicilio, para que no tenga que realizar un desplazamiento determinado.
 - Reorganización y racionalización de viajes de negocios y/o sustitución de algunos de estos viajes mediante el uso de sistemas de telecomunicaciones con el fin de reducir viajes por concepto de negocios.
 - Reorganización y racionalización de entregas hechas por la empresa y/o por los suministradores con el fin de reducir el transporte de mercancías desde y hacia un sitio particular.
 - Modificación de pagos de asignaciones efectuados a favor del personal laboral por el uso de su propio vehículo por motivos de negocios con el objeto de promover el uso de vehículos y medios de transporte para favorecer al medio ambiente (p.ej. en el caso de viajes de largo recorrido únicamente se reembolsa el coste del billete de tren independientemente del medio de transporte que se haya utilizado, en lugar de reembolsar una cantidad por kilómetro en el caso de usar el automóvil; mayores dietas por kilómetro en caso de usar la bicicleta que en caso de usar el coche). El objetivo es cambiar el modo utilizado para viajes de negocios, así como reducir el incentivo de llevar un coche al trabajo, a fin de tener la oportunidad de “ganar” dietas por los viajes de negocios.
 - Duchas, vestuarios, roperos, planchas, rizadoros de pelo y secadores disponibles para personas que opten por venir al trabajo a pie, corriendo, patinando o en bicicleta.
 - Aparcamientos seguros para bicicletas.
 - Ventajas fiscales o subvenciones por la compra de bicicletas y otros medios de transporte lento.
- Suministro de bicicletas que constituyen propiedad de la empresa.
 - Servicio de reparación de bicicletas in situ al principio de la temporada de bicicletas.
 - Itinerarios directos y seguros para bicicletas y peatones para conectar los edificios con todas las entradas.
 - Pagar o negociar con los operadores de transporte público en lo que se refiere a:
 - Servicios lanzadera de autobús entre un centro y los intercambiadores de transportes más cercanos o park and ride (aparcamientos disuasorios) (éstos pueden ser servicios públicos gestionados por el municipio o abiertos solamente para usuarios de las organizaciones a los que estén vinculados).
 - Operación de los servicios existentes con más frecuencia.
 - Operación de servicios completamente nuevos que conecten el área con las zonas residenciales de un gran número de usuarios.
 - Descuentos en los precios del billete para los usuarios de la organización.
 - Proporcionar billetes/abonos laborales para personas que viajan diariamente una distancia considerable entre su lugar de residencia y el lugar de trabajo, y reducción del precio de billetes de transporte público regular.
 - Ofrecer billetes de prueba durante una semana o un mes a un precio reducido o gratuitamente para que las personas que normalmente no utilizan el transporte público puedan probar si esta forma de desplazarse les conviene.

- Venta de billetes de transporte público en la misma empresa, colegio, o sitio concreto.
- Prestación de servicios de Van Pooling (Mini-bus compartido), donde los empleados se reúnen en grupos para desplazarse mediante un minibús desde y hacia un sitio particular, a veces contando con un subsidio concedido por la empresa.
- Pago de incentivos a los empleados (diariamente) con el fin de utilizar medios de transporte alternativos para llegar al trabajo (aplicable únicamente en empresas).
- Contratación de un gestor de movilidad y organización de la oficina de movilidad internamente.
- Preparación de facilidades en un lugar determinado con el fin de reducir la necesidad de viajar fuera de la organización durante las pausas laborales.
- Gestión del aparcamiento de coches en las mismas instalaciones (y a veces, conjuntamente con la autoridad local, también fuera de las instalaciones). A continuación se describe Información adicional.

La gestión de aparcamientos para coches es un mecanismo esencial a la hora de influir en cómo la gente viaja a un lugar determinado. Cuando la oferta de aparcamiento es menor que la demanda, el aparcamiento en un lugar determinado puede organizarse de la siguiente manera:

- Todos o determinados usuarios pueden correr con los gastos resultantes de utilizar el aparcamiento por día, semana, mes o año. La tarifa puede ser constante (tarifa plana) o puede variar de acuerdo con criterios fijados (p.ej. los ingresos de los empleados), o según la calidad y la ubicación del aparcamiento en cuestión.

- La posibilidad de aparcar puede ser racionada p.ej. los empleados pueden aparcar el coche 4 días de cada 5.
- Las mejores plazas de aparcamiento pueden reservarse para los que usan el Car Pooling, por ejemplo, sirviéndoles de incentivo para compartir su coche para desplazarse al trabajo.
- Las plazas de aparcamiento pueden repartirse de acuerdo con ciertos criterios, según el puesto de trabajo ocupado, dependiendo de cuánto tiempo tarda alguien en llegar al lugar en coche en comparación con el transporte público, asumiendo diferentes responsabilidades, etcétera.
- El acceso puede estar limitado temporalmente p.ej. la apertura del aparcamiento en un centro comercial puede realizarse a partir de las 10:00 de la mañana con el fin de limitar su uso a los viajeros.
- El personal puede obtener alguna remuneración por renunciar a utilizar las plazas de aparcamiento que le corresponden (eso se denomina aparcamiento cash-out).

Además, en lugares con posibilidad reducida de aparcamiento, en el caso de que haya exceso de demanda, puede que sea necesaria la cooperación con las autoridades locales para la gestión de aparcamientos en las calles colindantes al lugar con el fin de evitar efectos de “desbordamiento”.

En **los planes de movilidad al colegio**, los padres pueden contribuir en la aplicación de medidas, por ejemplo, organizando el denominado “camino escolar” gracias al cual los niños van juntos a la escuela escoltados por sus padres. Además, el desarrollo, la puesta en marcha y la monitorización del plan estará a menudo incluida en un programa integrado. Por lo tanto, a los alumnos y padres se les ofrecen medidas de medios alternativos de transporte al colegio, además de educación sobre movilidad, así como sensibilización y actividades de promoción. Eso puede incluir:

- Juegos relacionados con la movilidad, organizados en combinación con encuestas que pueden tener, por ejemplo, la forma de concursos para premiar a la mejor encuesta.
- Participación de los niños en la identificación de áreas alrededor de la escuela en las que se sienten amenazados por el tráfico y de este modo ayudar a diseñar medidas para reducir dichos problemas.
- Unidades educativas centradas en la movilidad (incluyendo excursiones).
- Clases para aprender a desplazarse en bicicleta.
- Paradas señalizadas, para dejar a los niños en el colegio cuando llegan en coche.
- Prohibición de aparcar en frente de los colegios.
- Organización de sistemas de Car Pooling (Uso compartido de un coche privado) o Camino Escolar para llevar a los niños al colegio.



Lista de abreviaturas

GM	Gestión de la Movilidad
APV	Asistencia Personalizada para Viajes
TDM	Gestión de la Demanda de Viajes (Transport Demand Management)

PT Paquete de trabajo

Referencias

Cycling to work campaign.

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en (Sept 25, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (Aug 14, 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for Companies.

<http://www.mobilitymanagement.be/english/> (Aug 14, 2007)