

pilot

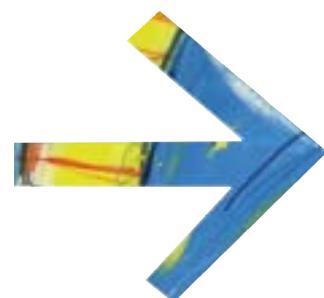


Plan de transporte urbano sostenible
Manual PTUS • Guía para las partes
interesadas en la movilidad urbana • 2007

Traducido del Inglés



Elaborado para la Comisión Europea, DG Medio Ambiente por
Rupprecht Consult y los miembros del consorcio PILOT



Autores

Marc Wolfram, Sebastian Bührmann
Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH
Hatzfeldstrasse 6
51069 Cologne
Alemania
Telf. +49.221.60 60 55 – 0
Fax +49.221.60 60 55 – 29
Email s.buehrmann@rupprecht-consult.eu
Web www.rupprecht-consult.eu



En colaboración con

Tarea 1	Análisis de situación y construcción de escenarios	Jeroen Bastiaens – VECTRIS Alastair Byers – TTR	jeroen.bastiaens@vectris.be alastair.byers@ttr-ltd.com
Tarea 2	Visión común, metas y objetivos	Alastair Byers – TTR	alastair.byers@ttr-ltd.com
Tarea 3	Plan presupuestario y de acción	Sylwia Klatka – ConVoco	sylwia.klatka@convoco.pl
Tarea 4	Asignación de responsabilidades y recursos	Jeroen Bastiaens – VECTRIS	jeroen.bastiaens@vectris.be
Cometidos 1	Calendario del proceso de planificación	Jeroen Bastiaens – VECTRIS Patrick Auwerx – Mobiel 21	jeroen.bastiaens@vectris.be patrick.auwerx@mobielt21.be
Cometidos 4	Participación ciudadana	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobielt21.be
Cometidos 5	Participación de las partes implicadas	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobielt21.be
Cometidos 7	Inserción social e igualdad de género	Valerie Bénard – EUROCITIES	valerie.benard@eurocities.eu
Cometidos 9	Gestión de capacidades	Patrick Auwerx – Mobiel 21	patrick.auwerx@mobielt21.be
Cometidos 10	Gestión y organización	Jeroen Bastiaens – VECTRIS	jeroen.bastiaens@vectris.be

Coordinación del proyecto PILOT

Sylvain Haon – POLIS
Ivo Cré – POLIS

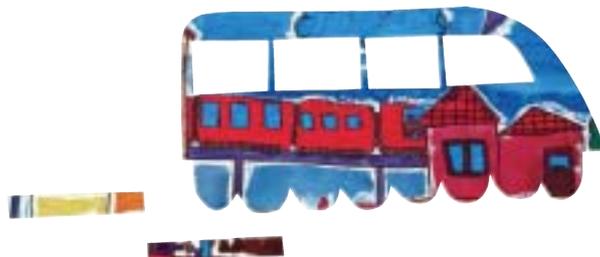
Agradecimientos

Los autores quieren expresar su agradecimiento a Stephane Gusmeroli (Communauté d'agglomération de Grenoble) y Coen Mekers (Provincia Gelderland), por revisar conjuntamente la versión preliminar completa de este documento, así como a John Buckett (Hampshire County Council), Barbara Davies (Bristol City Council), Bela Dören (TTI Urban Net, Colonia), Mark van der Jagt (Ayuntamiento de La Haya), Alberto Santel (Commune di Genoa), Jean-Luis Sehier (Communauté Urbaine Lille Métropole), Stewart Stacey (Birmingham City Council) y Christina Verdacchi (Commune di Genoa), por revisar la versión preliminar de secciones individuales.

Exención de responsabilidad

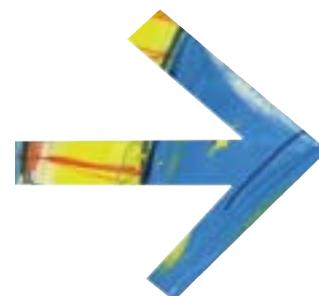
Este manual ha sido elaborado por los autores en nombre de la DG Medio Ambiente de la Comisión Europea. No obstante, el documento no tiene por qué reflejar los puntos de vista de la Comisión Europea.

2007 Preparado para la CE por Rupprecht Consult con la contribución de los socios del proyecto Pilot. Fotos tomadas durante la Semana de la Movilidad Europea 2005 en Budapest por el Ministerio de Economía y Transporte de Hungría. Diseño: Mobiel 21



Índice

1	Cómo utilizar este manual	4
1.1	Destinatarios	4
1.2	Estructura general	4
1.3	¿Dónde empezar?	8
1.4	Lo que no es este manual	10



PARTE I: PRESENTACIÓN GENERAL E INTRODUCCIÓN AL PTUS 11

2	Qué es un PTUS y cuál es su marco político	12
2.1	Qué es un PTUS	13
2.2	Contexto político del PTUS	15
3	Elementos básicos del PTUS	18
3.1	Tareas PTUS: presentación y lista de comprobación	19
3.2	Cometidos PTUS: presentación y lista de comprobación	20
3.3	Un proceso PTUS completo	21

PARTE II: PUESTA EN MARCHA DEL PTUS 23

4	Puesta en marcha del proceso PTUS: las 5 tareas	24
	Tarea 1: Análisis de situación y construcción de escenarios	25
T1.1	Inventario de planes y políticas existentes	26
T1.2	Análisis de situación	27
T1.3	Construcción de escenarios	28
	Tarea 2: Visión común, metas y objetivos	29
T2.1	Visión común de las partes	30
T2.2	Establecimiento de metas	31
T2.3	Indicadores de resultados	32
	Tarea 3: Plan presupuestario y de acción	33
	Tarea 4: Asignación de responsabilidades y recursos	34
	Tarea 5: Seguimiento y evaluación	35
5	Construcción de un marco estratégico y operativo: 10 cometidos	36
C1	Calendario del proceso de planificación	37
C2	Coordinación estratégica y relaciones entre las partes implicadas	38
C3	Responsabilidad y cobertura geográfica	39
C4	Participación ciudadana	40
C5	Participación de las partes implicadas	41
C6	Integración de políticas	42
C7	Inserción social e igualdad de género	43
C8	Información y relaciones públicas	44
C9	Gestión de capacidades	45
C10	Gestión y organización	47
6	Adopción y aprobación del plan	48
	Anexo	49
I	Glosario	49
II	Definiciones	50
III	Más información	51



1 Cómo utilizar este manual

El presente documento es una guía rápida de referencia, diseñada para ayudar a los usuarios a poner en funcionamiento un Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS, o SUTP por sus siglas en inglés). Una versión más detallada de cada tarea y cometido descritos en esta guía puede ser encontrada y descargada en el sitio web del proyecto PILOT (<http://www.pilot-transport.org>). Con el fin de aprovechar al máximo el manual, en este primer capítulo introductorio se especifica a quién va dirigido, cómo están estructurados los contenidos y dónde empezar a leer (según las necesidades e intereses específicos del usuario).

1.1 Destinatarios

Responsables de la puesta en marcha de PTUS: autoridades locales

En primer lugar, debemos señalar que el documento está destinado a las **autoridades locales**: municipios, ciudades, aglomeraciones urbanas y las administraciones sectoriales respectivas, que son los principales responsables del lanzamiento del PTUS y de la puesta en marcha y desarrollo de todo el proceso. Asimismo, al encargarse de la planificación del transporte, los entes locales también son los destinatarios principales de las recomendaciones para mejorar las prácticas vigentes.

No obstante, por su propia esencia y objetivo, el manual debe llegar a un público mucho más amplio. El documento está dirigido a todas las **partes implicadas en la movilidad en las aglomeraciones urbanas**, que constituyen una fuente esencial de información a la hora de iniciar los debates locales sobre el plan y, por ello, es esencial que tomen parte activa en el mismo. Así pues, los lectores potenciales del documento pueden pertenecer a alguno de estos grupos:

Destinado a todas las partes implicadas en cuestiones de movilidad

- **Políticos**: representantes elegidos de alto nivel (en especial, alcaldes) o personas responsables de las políticas de transporte (concejales, ministros, delegados, diputados, etc.)
- **Poderes públicos**: administraciones municipales, provinciales, autonómicas y nacionales y los diferentes departamentos sectoriales (transporte, urbanismo, medio ambiente, asuntos sociales, desarrollo económico,...) así como otros organismos relacionados (por ejemplo, operadores de autopistas, empresas de transporte ferroviario y aéreo)
- **Sociedad civil**: incluye organizaciones públicas, tales como cámaras, universidades, centros de enseñanza y hospitales, así como partes del sector privado, por ejemplo, empresas del sector de las infraestructuras y de los servicios, industria, PYME, asociaciones profesionales y sindicatos
- **Ciudadanos**: cualquier persona que viva o trabaje en una aglomeración urbana y las asociaciones organizadas que representen sus derechos (asociaciones de vecinos y ciudadanos).

1.2 Estructura general

Los cinco capítulos centrales de este manual (2 a 6) ofrecen una introducción gradual a esta compleja cuestión que es un PTUS, y se dividen en dos partes:

PARTE I y II:
Presentación general y descripción del PTUS

- **Parte I (capítulos 2 y 3)**: en ellos, se define y se explica a rasgos generales qué es un "PTUS", y se sitúa el plan en un contexto más amplio, el de la política comunitaria.
- **Parte II (capítulos 4 a 6)**: contiene una breve descripción y explicación de las numerosas actividades necesarias para poner en marcha un PTUS completo.

A continuación, se incluye una pequeña síntesis de cada uno de estos capítulos.



Manual PILOT - Guía rápida de referencia

1 Cómo utilizar este manual

2 Qué es el PTUS y cuál es su contexto político

¿Qué es el PTUS? ¿Cuál es el contexto político?

3 Elementos básicos del PTUS

¿Qué acciones se necesitan llevar a cabo?
¿Cómo se relacionan las distintas acciones?

PARTE I

Presentación general e introducción del PTUS

4 Puesta en marcha del proceso PTUS

¿Qué información básica se necesita?
¿En qué dirección deben desarrollarse las nuevas políticas?
¿Cómo garantizar la aplicación?
¿Cómo evaluar su progreso?

PARTE II

Puesta en marcha del PTUS

5 Construcción de un marco estratégico y operativo

¿Cómo iniciar el proceso?
¿Quién debe participar y cómo?
¿Cuáles son los elementos esenciales para lograr que el plan sea efectivo?
¿Cómo organizar el proceso?

6 Adopción y aprobación del plan

Anexo

Figura 1. Perspectiva del manual PILOT: parte I y II





Descripción
del PTUS y
del marco político

PARTE I – Presentación

Capítulo 2: Qué es un PTUS y dónde se enmarca

En este capítulo, se esbozan los problemas más acuciantes que hoy en día plantea la planificación del transporte urbano en Europa y se hace hincapié en la urgente necesidad de aplicar un enfoque nuevo. En este sentido, se resalta que para conseguir resultados satisfactorios, los esfuerzos deben centrarse en innovar los procesos de planificación antes de pasar a debatir políticas y medidas nuevas.

El capítulo da una respuesta a este reto: el PTUS. Se describe qué son los Planes de Transporte Urbano Sostenible y se indica cuál es su objetivo, su campo de acción y sus características más importantes. Por último, se señala cómo el PTUS cuenta con el respaldo de la legislación y las políticas europeas en vigor y se incluyen dos ejemplos de normativa nacional, en Francia y en el Reino Unido.

Capítulo 3: Elementos básicos del PTUS

En todo proceso PTUS, debería haber presentes dos tipos de elementos básicos, que se definen en este manual:

- **Tareas.** Son las actividades necesarias para crear y poner en marcha políticas de transporte urbano concretas. Deben estar plasmadas en un “plan presupuestario y de acción” adoptado y aprobado formalmente.
- **Cometidos.** Son actividades de apoyo, preparatorias y complementarias a las Tareas, cruciales para que el proceso PTUS llegue a buen término. Son las acciones necesarias para: hacer surgir nuevas formas de pensamiento, establecer métodos de planificación que impulsen el PTUS y crear un marco institucional estable en el que puedan desarrollarse estas políticas innovadoras de transporte urbano.

En el capítulo 3, se describen las tareas y los cometidos necesarios para poner en marcha un PTUS.¹ Las características principales de estas tareas y cometidos vienen resumidas en dos listas de comprobación, diseñadas para que las partes implicadas se autoevalúen y detecten sus puntos fuertes y débiles en el contexto del PTUS. Por último, el capítulo incluye un resumen de la planificación general: cómo se interrelacionan las tareas y los cometidos, desde el inicio hasta la supervisión de la puesta en marcha y la evaluación final.

¹ Más información acerca de cada una de los cometidos y las tareas en la versión completa del manual, se encuentra disponible en la página web de PILOT (www.pilot-transport.org).



PARTE II - Descripción

Capítulo 4: Puesta en marcha del PTUS

En este capítulo, se describen las 5 tareas necesarias para elaborar el plan presupuestario y de acción y poner en marcha el programa. Estas incluyen:

- Inventario de los planes y políticas existentes, análisis exhaustivo de la situación del momento y esbozo de distintos tipos de escenarios (Tarea 1)
- Construcción de una visión común a todas las partes implicadas, establecimiento de las metas y definición de los objetivos (Tarea 2)
- Selección y diseño de medidas para crear un plan presupuestario y de acción (Tarea 3)
- Asignación de responsabilidades para la puesta en marcha y de recursos para todas las medidas acordadas (Tarea 4)
- Establecimiento de un sistema de control para evaluar el progreso del plan y el efecto de las medidas (Tarea 5).

5 tareas: desde el análisis de la situación al diseño y la aplicación de las políticas

Capítulo 5: Construcción de un marco estratégico y operativo

Para lograr los objetivos del PTUS y facilitar su realización, deben ponerse en marcha ciertas actividades estrechamente interrelacionadas. El capítulo cinco se centra en estas 10 misiones:

- Planificación exhaustiva de un calendario para todo el proceso (Cometido 1)
- Cumplimiento de unos requisitos mínimos en cuanto a coordinación estratégica de las partes implicadas (Cometido 2) y establecimiento de una cobertura geográfica adecuada (Cometido 3)
- Acercamiento a los ciudadanos (Cometido 4) y a las partes implicadas (Cometido 5) e impulso de la participación de ambos grupos
- Realización de esfuerzos concretos para lograr la integración de políticas transversales (Cometido 6) y para conseguir la inserción social y la igualdad de género (Cometido 7)
- Trabajo con los medios de comunicación y creación de una estrategia de marketing para el PTUS (Cometido 8)
- Garantía de que los empleados cuentan con determinadas competencias clave (Cometido 9) y aplicación de una gestión técnica prudente (Cometido 10).

10 cometidos: condiciones básicas y acciones de apoyo

Capítulo 6: Adopción y aprobación del plan

El objetivo de este capítulo es subrayar la inmensa importancia de que el plan presupuestario y de acción sea adoptado formalmente y de que sea aprobado en las instancias superiores de gobierno y/o por una entidad auditora independiente. Con esto se cierra una etapa del proceso del PTUS. Además, es necesario tener en cuenta que esta aprobación constituye un paso esencial para garantizar la legitimidad de las políticas diseñadas y garantizar su aceptación y cumplimiento.

Anexo

Este apartado final contiene un glosario con los conceptos y siglas más importantes utilizados en este documento (capítulo I) y una serie de definiciones relacionadas con el PTUS (capítulo II). También se incluyen vínculos y otras fuentes donde el usuario puede encontrar más información sobre el PTUS o sobre ciertas tareas y cometidos (capítulo III).

Conversión del plan en un instrumento político formal



Glosarios, definiciones y vínculos a información adicional



Distintas ciudades,
distintas necesidades

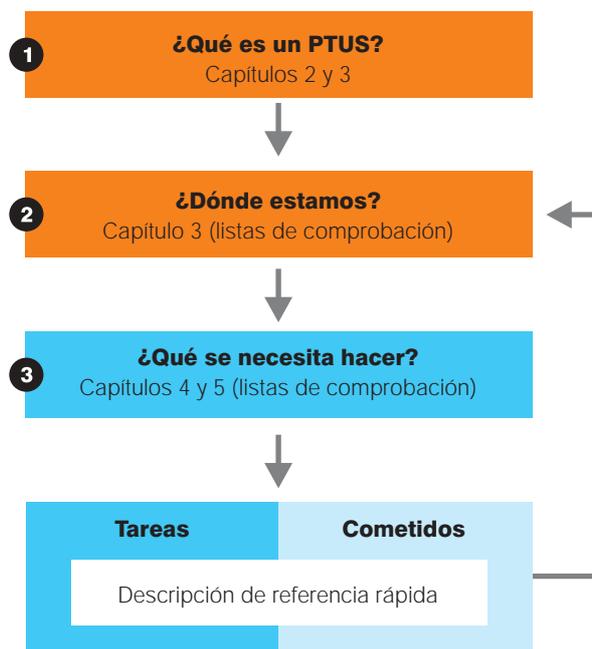
1.3 ¿Dónde empezar?

Las aglomeraciones urbanas no son iguales, como tampoco lo son sus requisitos para poner en marcha un PTUS. Aparentemente, a la hora de crear una guía de ámbito europeo es imposible tener en cuenta esta inmensa variedad: lo que en un sitio es una práctica normal, en otro puede ser una auténtica revolución. Así pues, lo que este manual propone es un **caso ideal**, un proceso PTUS completo y las características que debería presentar.

De esta manera, cada usuario debe identificar cuál es su posición dentro de este marco ideal que se presenta; es decir, debe comprobar si se encuentra en el "nivel principiante" o si lo único que debe hacer es afinar las prácticas existentes ("nivel avanzado"), y decidir qué acciones hay que emprender en vista de la situación local. Con el fin de identificar rápidamente qué es lo que se necesita, se recomienda utilizar este manual conforme a los tres pasos siguientes:

Figura 2. Cómo utilizar este manual. Técnica recomendada

Uso de este manual
en tres pasos



1 Entender qué es el PTUS

Antes de zambullirse en las directrices detalladas de la parte II de este manual, es imprescindible comprender qué es y qué implica el concepto de "Plan de Transporte Urbano Sostenible". La breve introducción al PTUS y la descripción general de las tareas y los cometidos, en la parte I, bastan para que el lector se haga una idea completa y clara de lo que es este plan. Tras leer estos capítulos, el usuario puede entender cómo están interrelacionadas todas las actividades y, por tanto, puede poner en su lugar cada una de las tareas y los cometidos. Considerar las acciones de forma aislada puede ser confuso: el PTUS debe analizarse dentro del marco completo.

2 Evaluar la situación individual

Comparando esta noción completa del PTUS con la situación de su aglomeración urbana, el usuario puede identificar sus puntos fuertes y débiles y sus prioridades. Mediante los "cometidos", "tareas" y listas de comprobación incluidas en el capítulo 3, el usuario puede determinar cuál es su situación con respecto al PTUS y, a partir de estos resultados, pasar directamente a aquellas secciones de la parte II que tengan más importancia para su contexto. No obstante, el usuario también puede seguir leyendo cómo se desarrolla el proceso PTUS (capítulo 4) y luego ampliar estas ideas con los "cometidos" (capítulo 5).

3 Saber más sobre las tareas y los cometidos. Guía rápida

En los capítulos 4 y 5, se describen con detalle todas las tareas/los cometidos: objetivo, actividades que implican, momento de realización dentro del conjunto del proceso. A cada tarea/cometido se le dedican dos páginas. Esta parte también contiene listas de comprobación: "criterios de efectividad" y "puntos clave" (principales logros en el proceso), orientados a ayudar al usuario a autoevaluar su situación con respecto a cada una de las tareas/los cometidos.

En el anexo, se incluyen vínculos a fuentes donde el usuario puede encontrar más información sobre los temas de las tareas y los cometidos.

Una vez que ha entendido completamente un tema y sus implicaciones, es recomendable que el usuario vuelva a las listas de comprobación de las tareas y los cometidos y vuelva a realizar una autoevaluación a la luz de los conocimientos obtenidos. El usuario puede descubrir que su percepción de los puntos fuertes y débiles en algunas tareas/cometidos ha cambiado.

¿Qué es el PTUS?

¿Dónde estamos?

¿Qué se necesita hacer?

Autoevaluación:
antes y después





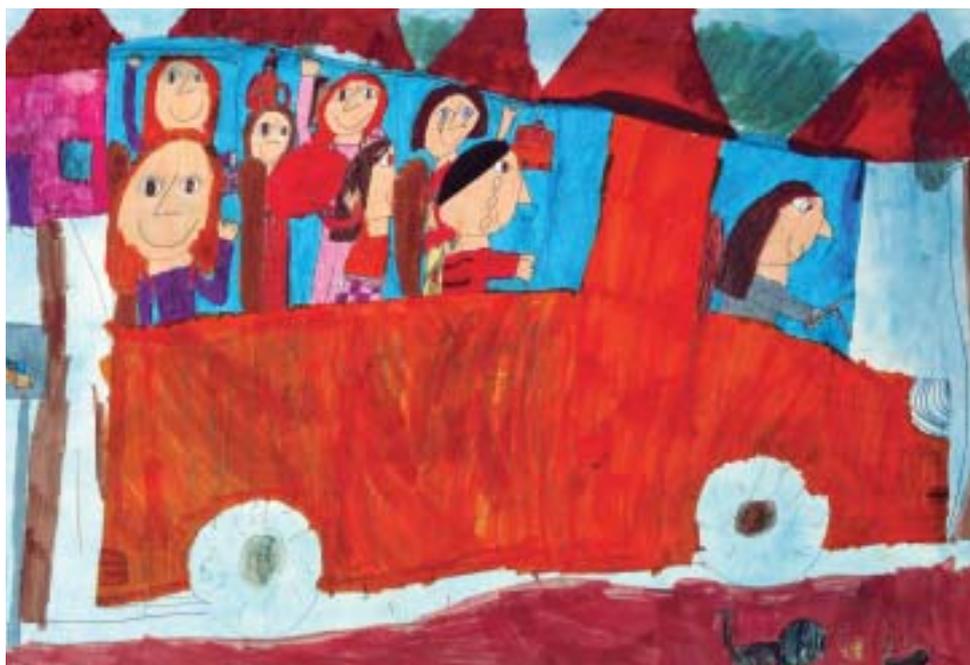
Límites de este manual

1.4 Lo que no es este manual

Este manual tiene el objetivo presentar de forma sistemática y completa el PTUS, y no debe dar lugar a falsas expectativas entre los usuarios. La utilización de un escenario ideal para ilustrar el proceso tiende a crear la impresión de que, para conseguir aplicar con éxito el proceso, eso es exactamente lo que hay que hacer en la práctica.

Aunque es imposible sustraerse por completo de esta impresión, conviene insistir en que este manual proporciona, ni más ni menos, información de partida, que necesita ser digerida y ampliada por los usuarios. Así pues, creemos que es necesario señalar de forma explícita lo que no es este manual:

- **No es una “receta de cocina”** con la secuencia de acciones precisas para obtener el plato final. La información de este manual debe ser interpretada a la luz de la situación local y, en este sentido, se puede llegar a la conclusión de que para aplicar el PTUS en una ciudad concreta es necesario seguir un camino distinto al indicado.
- **No es un “manual técnico”** en el que se indiquen todas las tareas técnicas y dispositivos necesarios para poner en marcha el PTUS. Se ha puesto el énfasis en la visión de conjunto, no en los detalles técnicos.
- **No es una “garantía de éxito”**. La aplicación de todos los principios descritos no garantiza que la puesta en marcha del plan vaya a ser un éxito en cualquier aglomeración urbana. Por un lado, es muy aconsejable recurrir a la experiencia (local) en estos temas, para obtener una idea más equilibrada de todas las opciones y de su idoneidad. Por otro, lo esencial para poner en marcha el proceso son las políticas nacionales y regionales y el compromiso y participación de las partes implicadas locales (y no los conceptos propuestos en este manual).



Petra Simon



Parte I • Presentación general
e introducción al PTUS



2 Qué es un PTUS y cuál es su contexto político

Las áreas urbanas se enfrentan a problemas de transporte complejos

El transporte y la movilidad son vitales para las sociedades. Las relaciones socioeconómicas exigen el movimiento físico tanto de los bienes como de las personas y esto condiciona a su vez la calidad de vida de los ciudadanos.

No obstante, a pesar de su función vital, hoy en día el transporte produce una larga lista de efectos negativos, especialmente graves en las zonas urbanas: contaminación atmosférica, ruido, trabas a la accesibilidad y la movilidad, congestión, problemas de seguridad. Por si esto fuera poco, el transporte urbano motorizado contribuye sustancialmente al cambio climático.

Por todo ello, la planificación del transporte urbano implica una serie de decisiones que afectan poderosamente al conjunto de la sociedad. Podemos decir que de esta planificación depende el futuro medioambiental, económico, social y cultural de nuestras ciudades (es decir, no sólo es una cuestión de infraestructuras y servicios de transporte).

En la práctica, las divisiones organizativas hacen difícil tener una visión global de todos los retos que afectan al transporte urbano y, por tanto, no es fácil diseñar soluciones adecuadas. Entre las trabas organizativas más comunes a las que se enfrenta la planificación del transporte destacan las siguientes:

Las divisiones organizativas afectan a la planificación del transporte

- **Medios de transporte y empresas:** existencia de competencias separadas, en particular para los transportes públicos y el tráfico rodado (aunque también para los viandantes, y el uso de bicicletas, aparcamiento, transporte ferroviario, transporte aéreo y marítimo)
- **Áreas de competencia:** divisiones territoriales, por ejemplo, municipios, cuyas fronteras se entrecruzan con las redes de transporte (rutas de desplazamiento a áreas de trabajo)
- **Áreas políticas:** existencia de distintas ramas políticas que afectan a los transportes y a la movilidad de manera más o menos explícita (planificación urbanística, desarrollo económico y patrimonio cultural)
- **Entes públicos y privados** encargados de la planificación y gestión de las infraestructuras y servicios (por ejemplo, transportes públicos, ferrocarril, puertos, aeropuertos)
- **Niveles de gobierno:** competencias y responsabilidades distribuidas en distintos niveles (gobiernos municipales, provinciales, autonómicos y nacionales).

Por último, es necesario señalar que la planificación del transporte sigue considerándose una tarea técnica, orientada únicamente a “eliminar los embotellamientos” o ampliar la “capacidad”, y no como una forma de alcanzar objetivos sociales más ambiciosos. Debido a esto, muchas veces no participan todas las partes implicadas que debieran, cuya cooperación es necesaria para superar las barreras anteriormente mencionadas.

El PTUS responde a la necesidad de utilizar un enfoque nuevo

Aquí es precisamente donde entra en acción el Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS): los problemas de transporte y movilidad existentes hoy en día en las ciudades exigen una respuesta política multifacética, basada en una estrategia a largo plazo y creada en colaboración con todas las autoridades competentes y con la sociedad civil. Al mismo tiempo, para introducir un cambio real, es necesario establecer unos objetivos concretos y factibles. El PTUS aborda precisamente este reto y plantea una estrategia estructurada, orientada a alcanzar la meta común de conseguir un desarrollo urbano sostenible.





2.1 Qué es un PTUS

Para explicar rápidamente qué es un Plan de transporte urbano sostenible y en qué se diferencia de los planes de transporte convencionales, es necesario aclarar tres elementos: cuál es su objetivo, cuál es su campo de acción y qué características presenta.

¿Cuál es el objetivo del PTUS?

La meta del PTUS es crear un sistema de transporte urbano sostenible² mediante la realización como mínimo de los objetivos siguientes:

- Garantizar el acceso universal al sistema de transportes, en línea con los objetivos que siguen.
- Reducir los efectos nocivos que tienen los transportes en la salud y la seguridad de los ciudadanos, sobre todo de los grupos más vulnerables.
- Reducir la contaminación atmosférica y el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.
- Mejorar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de personas y bienes, teniendo en cuenta los costes externos.
- Contribuir a la mejora del aspecto y de la calidad del entorno y el diseño urbano.

¿Qué abarca el PTUS?

Las políticas y medidas establecidas mediante el PTUS deben abarcar todos los medios y formas de transporte de la totalidad de la aglomeración urbana:

- Públicos y privados
- Pasajeros y mercancías
- Motorizados y no motorizados
- Circulación y estacionamiento.

Creación de un sistema de transporte urbano sostenible

Tratamiento completo del transporte de personas y bienes

² Tal y como este término fue definido en el Consejo de transporte de la UE celebrado en 2001 (ver el Anexo para más detalles)

Características clave del proceso PTUS

¿Cómo funciona el PTUS?

El PTUS es un método para abordar los problemas relacionados con el transporte en las áreas urbanas de forma más efectiva y eficiente. Debe basarse en las prácticas y marcos legales ya existentes en los Estados miembros y debe ser puesto en marcha mediante la interacción de todas las partes implicadas. Las características más importantes del PTUS son:

- **Enfoque participativo:** el plan exige la participación de los ciudadanos y de las partes implicadas desde el comienzo, durante el proceso de toma de decisiones, así como durante la aplicación y en la evaluación final. Asimismo, es necesario dotar a la localidad de capacidad necesaria para gestionar temas complejos de planificación y asegurar la igualdad de género.
- **Garantía de sostenibilidad:** equilibrio entre justicia social, respeto por el medio ambiente y desarrollo económico.
- **Enfoque integrado** de las prácticas y políticas aplicadas en los diversos medios de transporte, en los distintos sectores políticos (planificación urbanística, medio ambiente, desarrollo económico, inserción social, salud, seguridad), por los entes públicos y privados, todos los niveles de gobierno y los gobiernos vecinos.
- **Establecimiento de objetivos cuantificables:** establecimiento de objetivos a corto plazo, dentro de una estrategia para el transporte y de una estrategia general de desarrollo sostenible.
- **Apuesta por la internalización de los costes:** revisión de los costes y los beneficios en todos los segmentos de la política, es decir, enfoque más amplio de los costes y los beneficios sociales.
- **Ciclo de elaboración e implantación de políticas**, lo que incluye a su vez estas cinco tareas:
 - 1 Análisis de la situación y construcción de escenarios potenciales;
 - 2 Definición de una visión común, unos objetivos y unas metas;
 - 3 Selección y diseño de políticas y medidas;
 - 4 Asignación de responsabilidades y recursos;
 - 5 Seguimiento y evaluación.

Conviene destacar que el PTUS no equivale simplemente a crear un "plan maestro de transporte" que aúne todos los planes y programas que las autoridades locales están obligadas a preparar. El proceso tampoco acaba una vez que se adopta un plan de transporte con medidas innovadoras.

Más bien, el PTUS representa la dirección que deben tomar las prácticas de planificación vigentes, una dirección que además se debe mantener continuamente si se quiere potenciar el desarrollo sostenible del transporte urbano. El PTUS es un enfoque de planificación nuevo que debe surgir desde el interior de las autoridades locales y las prácticas existentes.

procesos innovadores
y no solo productos





2.2 Contexto político del PTUS

En enero de 2006, la Comisión Europea aprobó su **Estrategia temática para el medio ambiente urbano**, un hito político para el impulso del desarrollo urbano sostenible en Europa.³ Esta estrategia hace hincapié en dos campos políticos locales interrelacionados, a los cuales proporciona unas directrices: gestión medioambiental y PTUS. La estrategia también define una serie de medidas de apoyo, como intercambio de buenas prácticas, difusión de la información, formación y financiación de actividades y programas locales.

La Resolución del Parlamento Europeo sobre la Estrategia Temática de la Comisión apoya los objetivos de la misma y “la idea de un PTUS como instrumento que permite mejorar el medio ambiente urbano.” De la misma forma, la **Estrategia** revisada del la **UE** sobre **Desarrollo Sostenible**⁴ y adoptada por el Consejo recomienda que “de acuerdo con la estrategia temática sobre el medio ambiente urbano, las autoridades locales deben desarrollar e implementar los planes de transporte urbano.”⁵

La Estrategia Temática sobre el medio ambiente urbano es una herramienta importante para alcanzar los objetivos de las políticas de la UE, incluyendo el compromiso acordado en las **conclusiones del Consejo Europeo de Marzo 2007** de reducir en por lo menos un 20% las emisiones de gases invernadero para el 2020 (comparados a los niveles de 1990). Diversas soluciones para el transporte sostenible serán necesarias para alcanzar este objetivo.⁶

La estrategia resalta que el PTUS es una respuesta política clave para abordar los problemas actuales del transporte y de la movilidad urbana (ver más arriba). Asimismo, la estrategia dota al PTUS de un marco legal adecuado para cumplir una serie de directivas que han ido surgiendo en la última década y que abordan distintos aspectos de la planificación urbanística y la gestión medioambiental:⁷

- **Directivas sobre la calidad del aire** (1996 - 2004). Establecen valores límite para ciertos contaminantes, que las autoridades locales deben alcanzar en 2010.⁸
- **Directivas EAE y EIA** (1997, 2001). Exigen la realización de una evaluación ambiental y de una consulta pública para poner en marcha ciertos planes, programas y proyectos.⁹
- **Directiva sobre ruido ambiental** (2002). Regula la evaluación y gestión del ruido ambiental y establece unos límites para el ruido generado por el transporte ferroviario, aéreo y rodado.¹⁰
- **Directiva sobre biocombustibles** (2003). Exige un aumento del 5,75% en la cuota de mercado de los biocombustibles en los Estados miembros para 2010.¹¹
- **Directiva sobre información ambiental** (2003). Exige que la información ambiental se transmita y sea totalmente accesible para el público.¹²
- **Directivas sobre contratación pública de servicios** (1997, 2001). Define los procedimientos para adjudicar contratos públicos de servicio.¹³

Aunque algunos siguen considerando que las iniciativas políticas europeas sobre temas urbanísticos constituyen una violación del principio de subsidiariedad, éste no es el caso: elaborar y aplicar las políticas locales conforme a las indicaciones y dentro del marco europeo que ofrece el PTUS responde a la necesidad acuciante de disponer de unas normas de calidad comunes para la planificación que permitan abordar los problemas de transporte y movilidad que afectan a las ciudades europeas. En este sentido, el objetivo del presente manual es ayudar a las partes implicadas locales a adoptar estas normas, sobre todo, en el caso de que no exista un marco normativo nacional.

El PTUS está respaldado por la estrategia política europea

El PTUS ayuda a cumplir normativa de la UE

3 http://ec.europa.eu/environment/urban/thematic_strategy.htm. El concepto de PTUS impulsado por la Comisión se basa fundamentalmente en las recomendaciones del grupo de trabajo de expertos de 2004, que también han sido uno de los cimientos de este manual. Ver también: http://ec.europa.eu/environment/urban/experts_working_groups.htm

4 Council Presidency Conclusions 10117/06 (9 June 2006) on EU renewed SDS

5 Council Presidency Conclusions 10117/06 (9 June 2006) on EU renewed SDS

6 Council Presidency Conclusions 7224/1/07 (2 May 2007) on climate change

7 Ver <http://europa.eu.int/eur-lex> para más información.

8 Directivas 1996/62/EC; 1999/30/EC; 2000/69/EC; 2002/03/EC; 2004/107/EC

9 EIA: evaluación del impacto medioambiental; EAE: evaluación ambiental estratégica. Directivas 1997/11/EC; 2001/42/CE

10 Directiva 2002/49/EC; COM (2004) 160 final

11 Directiva 2003/30/CE

12 Directiva 2003/4/CE

13 Directivas 1997/52/EC; 2001/78/EC

PDU (Francia): obligación de planificar para lograr una movilidad sostenible

LTP (Reino Unido): un fuerte incentivo a la cooperación en materia de movilidad sostenible

Legislación relacionada con el PTUS en los Estados miembros

Por supuesto, antes del lanzamiento de estas iniciativas desde la Comisión Europea, algunos Estados miembros ya habían puesto en marcha proyectos de armonización de sus planes de transporte locales. Los ejemplos de Francia y del Reino Unido ilustran dos formas alternativas de aplicar el PTUS mediante normas nacionales. Aunque difieren en los tipos de instrumentos utilizados y en los aspectos en los que se hace hincapié, ambos ejemplos coinciden en proporcionar unas normas de calidad y una nueva orientación estratégica para la planificación local de los transportes.

Plan de Déplacements Urbains (PDU) - Francia

La legislación francesa puso los cimientos para el PTUS ya en los años 80, cuando se aprobó una ley nacional para la elaboración de un Plan de Déplacements Urbains (PDU), con la participación de las autoridades locales.¹⁴ En 1996 y 2000 se detallaron las características y la elaboración de estos planes y, además, se introdujo el concepto de desarrollo sostenible y se dio más relevancia a la integración entre las distintas políticas (en particular, la ordenación del suelo¹⁵). Al mismo tiempo, el PDU pasó a ser obligatorio para los 72 perímetros urbanos de transporte con más de 100.000 habitantes (según una definición estadística), lo que corresponde a un total de 58 aglomeraciones urbanas.

Las autoridades locales responsables de la preparación y financiación del PDU son las agencias de transporte urbano (AOTU), que constituyen iniciativas de cooperación voluntaria entre municipios adyacentes. Hasta 2003, el gobierno central también ofrecía ciertos incentivos financieros para impulsar la inversión en transportes públicos (sobre todo tranvías y metro ligero). En estos momentos, las regiones y los departamentos financian de forma conjunta los planes; algunas inversiones en transportes públicos relacionadas con la PDU también cuentan con financiación procedente de la UE (FEDER).

La primera generación de planes se puso en marcha en 2001 y la mayoría de ellos están en estos momentos en fase de evaluación (necesaria tras cinco años). Desde entonces, el PDU se ha consolidado como un instrumento de planificación local y ha desplazado el centro de atención de la cuestión del transporte a la de la movilidad. Asimismo, ha ayudado a que se tengan más en cuenta las implicaciones transectoriales del transporte y ha hecho que las consultas con las partes implicadas y los ciudadanos se conviertan en una práctica común.

Local Transport Plans (LTP) - Reino Unido

El enfoque aplicado hoy en día a la hora de elaborar los llamados Local Transport Plans (LTP) fue definido por el gobierno central en 1998 y 2000.¹⁶ Con esta normativa, se dio un énfasis especial a ciertos elementos: coordinación política intersectorial, resolución eficiente de los problemas y aplicación basada en una estrategia, en el marco de objetivos políticos nacionales de alto nivel.

Estos planes de transporte cubren el país entero, y se basan en la estructura administrativa existente. Las autoridades locales responsables de la elaboración de los planes son los Consejos de los Condados y las Autoridades Unitarias. Asimismo, en aquellas áreas entre las que existe un intenso tráfico pendular, se fomenta la cooperación para elaborar los planes de forma conjunta. En las seis aglomeraciones principales del Reino Unido, sin incluir Londres, la responsabilidad aparte de las Autoridades Unitarias correspondientes, recae también sobre la Dirección General de Transporte de Pasajeros.

¹⁴ LOTI – Loi d’Orientation des Transports Intérieurs

¹⁵ LAURE – Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie; SRU – Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

¹⁶ Libro blanco del transporte de 1998. Ley del transporte de 2000





Desde la introducción de la estrategia LTP, los fondos nacionales destinados a las infraestructuras de transporte local se han visto más que duplicados. Esta inyección de fondos ha supuesto un incentivo importante para las autoridades locales a la hora de aplicar las reglas de elaboración e implantación de los LTP. Las ayudas anuales son concedidas por el gobierno en función de los informes de progreso, confirmados por auditorías independientes. Si una autoridad local obtiene buenos resultados un año, al siguiente le corresponde una partida de fondos mayor. Por otro lado, en los proyectos de gran envergadura, con un presupuesto superior a 5 millones de libras, los fondos se compartimentan tras un procedimiento de licitación.

En estos momentos, el Reino Unido está preparando una segunda generación de LTP. La experiencia con la primera generación ha llevado a las autoridades a introducir algunas modificaciones de pequeño calado, pero los principios y orientaciones fundamentales siguen siendo los mismos y cuentan con todo el respaldo de las partes implicadas.

Compromisos voluntarios con PTUS

Además de estos ejemplos, muchas ciudades y regiones en toda Europa han empezado a aplicar los principios del PTUS –o al menos, han adoptado algunos elementos importantes– de forma totalmente voluntaria. Sin duda, es preciso fomentar la difusión y la adopción de estas buenas prácticas.

Regiones y ciudades impulsoras del PTUS



Sara Juhasz



3 Elementos básicos del PTUS

Tras la presentación de los objetivos y del campo de acción del PTUS (ver 2.1), ha llegado el momento de explicar cómo puede ponerse en práctica un PTUS.

Aunque el proceso efectivo difiere necesariamente de una ciudad a otra –puesto que la situación y las necesidades no son las mismas–, para responder al objetivo de este manual se han definido una serie de elementos básicos que deben formar parte de todo proceso PTUS. Además, se incluye una lista general de comprobación, para que los usuarios puedan evaluar su situación. Se distingue entre dos tipos de elementos, cada uno con un papel concreto dentro del proceso general:

Tareas

- **5 “tareas”**: son actividades necesarias para elaborar y aplicar medidas de transporte concretas, plasmadas en un “plan presupuestario y de acción” formalmente adoptado y aprobado. El conjunto de estas tareas operativas es lo que se denomina el “proceso PTUS”.

Cometidos

- **10 “cometidos”**: los cometidos sirven de apoyo a las tareas; son actividades preparatorias y complementarias, cruciales para que el proceso PTUS sea efectivo, aunque no formen parte directamente de la elaboración del “plan presupuestario y de acción”. La importancia de los cometidos estriba en que contribuyen a construir el marco estratégico y operativo en el que van a desarrollarse las nuevas políticas.

Evaluación de los puntos fuertes y débiles en el marco del PTUS

Con el fin de ayudar a los usuarios a **autoevaluar** el estado de estas tareas y cometidos según el plan de transporte local vigente (totalmente incluidos, inclusión limitada o nula en el plan vigente), se incluyen a continuación **dos listas de comprobación**. Con ayuda de estas listas, el usuario puede identificar los puntos fuertes y débiles y decidir qué acciones debe emprender. Esta autoevaluación debe repetirse tras leer la información de los capítulos 4 y 5: tras ampliar los conocimientos sobre las tareas y los cometidos, el usuario puede cambiar de opinión.



3.1 Tareas PTUS: presentación y lista de comprobación

Para elaborar un plan presupuestario y de acción que pueda ser adoptado y aplicado es preciso completar cinco tareas. Las tareas 1 y 2 se subdividen a su vez en varias sub tareas. Estas actividades siguen una estructura lógica, más que secuencial. Aunque es necesario establecer un calendario, el proceso constituye más bien un ciclo en el que algunas de las actividades se desarrollan simultáneamente.

Nº	Descripción de la tarea [página no.]	Nivel de inclusión en los planes vigentes (para autoevaluación)			
		nulo	escaso	medio	total
1	Análisis de situación y construcción de escenarios [p.25]				
1.1	Inventario de planes y políticas existentes [p.26] Identificación y análisis de los documentos, procedimientos y políticas de planificación existentes, relevantes para el proceso PTUS local. Creación de una base de referencia con todas las fuentes de información útiles.				
1.2	Análisis de situación [p.27] Análisis básico, cuantificado y exhaustivo del estado actual del transporte y de las cuestiones de movilidad en la aglomeración urbana. Identificación de los problemas de movilidad más acuciantes y de las lagunas de información.				
1.3	Construcción de escenarios [p.28] Diseño de escenarios prospectivos que permitan discutir estrategias complejas para el desarrollo futuro del transporte. Información y fomento del debate entre las partes implicadas.				
2	Visión, metas y objetivos [p.29]				
2.1	Visión común de las partes implicadas [p.30] Establecimiento de una visión común a largo plazo sobre el desarrollo del transporte y la movilidad entre todas las partes implicadas y los ciudadanos. Descripción cualitativa de la situación futura ideal.				
2.2	Establecimiento de metas [p.31] Establecimiento de unas metas claras y cuantificables, a partir de las cuales se puedan orientar las acciones y establecer prioridades. Definición, a partir de la visión común, de qué es lo que se debe conseguir con el PTUS y cuándo.				
2.3	Objetivos de los indicadores de resultados [p.32] Establecimiento de unos objetivos cuantificables, pertinentes y factibles, a partir de los cuales se pueda llevar un seguimiento del progreso en la consecución de las metas y evaluar la eficiencia y efectividad de las medidas tomadas.				
3	Plan presupuestario y de acción [p.33] Diseño de un amplio conjunto de políticas y medidas para alcanzar la visión común y las metas. Asignación realista y eficiente de los recursos (recursos humanos, conocimientos, fondos).				
4	Asignación de responsabilidades y recursos [p.34] Formalización de las responsabilidades de cada una de las partes. Provisión de los medios necesarios para aplicar las políticas y medidas. Aplicación real del plan presupuestario y de acción.				
5	Seguimiento y evaluación [p.35] Evaluación del plan y del proceso de aplicación; anticipación de los problemas y verificación de los logros. Análisis y establecimiento de mejoras futuras.				

3.2 Cometidos PTUS: presentación y lista de comprobación

Para crear el marco estratégico y operativo adecuado para el PTUS, es necesario tener en cuenta 10 cometidos.

Nº	Descripción de los cometidos [página no.]	Nivel de inclusión en los planes vigentes (para autoevaluación)			
		nulo	escaso	medio	total
1	Calendario del proceso [p.37]. Coordinación de la duración y las fechas de los distintos procesos de toma de decisiones (políticas y técnicas). Identificación de "oportunidades" de coordinación con el PTUS. Establecimiento de un calendario factible.				
2	Coordinación estratégica y relaciones entre las partes [p.38] Evaluación de las posiciones de todas las partes implicadas en el PTUS y creación de una base sólida de cooperación y legitimidad. Ampliación de la base de recursos. Refuerzo de la capacidad de gestión para la planificación y la aplicación del plan.				
3	Responsabilidad y cobertura geográfica [p.39]. Definición de unos límites territoriales adecuados, de modo que se garantice la cobertura de todos los medios de transporte existentes. Asignación de la dirección del proceso a uno o varios organismos y obtención de la aprobación política.				
4	Participación ciudadana [p.40]. Fomento de la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones relativas al PTUS. Garantía de la máxima transparencia, fomento de la cultura política local e impulso del PTUS como algo de propiedad pública.				
5	Participación de las partes implicadas [p.41]. Participación estructurada de las partes interesadas, públicas y privadas, en todas las fases del proceso PTUS. Mejora de la calidad, efectividad, rentabilidad, aceptación y legitimidad del PTUS.				
6	Integración de políticas [p.42]. Diseño del plan de movilidad y transporte como una política común más, destinada a responder a las distintas necesidades de la sociedad. Definición de unos ejes y elementos concretos para conseguir la integración entre el PTUS y el resto de los sectores políticos.				
7	Inserción social e igualdad de género [p.43]. Incorporación de la dimensión del género y de la inserción social en la movilidad urbana. Impulso de la concienciación, garantía de una participación equilibrada y creación de medidas específicas para asegurar la igualdad entre hombres y mujeres y la inserción social.				
8	Información y relaciones públicas [p.44]. Gestión de la relaciones con los medios de comunicación locales. Presentación regular de informes. Gestión de los comunicados de prensa y de los canales de divulgación para concienciar al público y crear un discurso PTUS activo.				
9	Gestión de capacidades [p.45]. Comprobación de que las autoridades locales y las partes implicadas dispongan de los conocimientos necesarios para gestionar y dirigir el proceso PTUS y llevar a cabo las tareas y los cometidos de forma eficiente.				
10	Gestión y organización [p.47]. Definición y formalización de la relaciones entre las partes. Garantía de la transparencia del proceso y de la responsabilidad. Apoyo para conseguir que el proceso de planificación sea eficiente, con un uso adecuado de los recursos y una buena gestión de los riesgos.				



3.3 Un proceso PTUS completo

Puesto que el manual está dirigido a muchos y muy distintos contextos institucionales y partes implicadas, en ciudades de toda Europa, es imposible presentar un modelo ideal del proceso PTUS. Así, algunos de los elementos descritos anteriormente pueden ser ya una práctica común en algunos lugares, y una innovación absoluta en otros. En este sentido, nuestro objetivo no es hacer de mediador entre los responsables del programa, sino ofrecer una perspectiva completa de la variedad de actividades que componen el PTUS, que ayude a las partes implicadas a identificar sus carencias.

Cuando se habla del proceso PTUS en general y de su integración con otras prácticas de planificación, las descripciones son abstractas por necesidad. El calendario y la estructura de los procesos dependerán ante todo de las condiciones locales y del momento de inicio, lo que complica la labor de dar indicaciones generales. No obstante, y de acuerdo con los elementos descritos en este manual, se puede considerar que un proceso PTUS completo se compone de los siguientes elementos:

- **5 tareas** – Llevar a cabo estas 5 tareas, desde el análisis de situación a la asignación de responsabilidades, puede exigir de 3 a 5 años, según la experiencia anterior en PTUS. Este tiempo puede reducirse en la medida en que los usuarios se vayan familiarizando con actividades inicialmente y con los resultados de procesos PTUS anteriores.
- **10 cometidos** – Estas actividades pueden en parte preceder y en parte acompañar a la elaboración del plan presupuestario y de acción (las 5 tareas). En todo caso, el objetivo de los cometidos es preparar el terreno para conseguir una cooperación duradera y una integración sectorial. Obviamente, los cometidos requerirán más tiempo en las primeras etapas del proceso (unos 2 ó 3 años).
- **Adopción y aprobación del plan** – Con la adopción formal del plan presupuestario y de acción y su aprobación por parte de instancias de gobierno superiores o por un organismo auditor externo se cierra un ciclo del proceso PTUS. Se trata de un paso esencial que garantiza la legitimidad de las políticas definidas en el plan y que asegura la aceptación y responsabilidad del mismo.
- **Revisión del plan** – para garantizar la flexibilidad y la conveniencia de las políticas aplicadas, es crucial realizar una revisión de los resultados cada año o cada dos años. Esta evaluación debe servir para introducir modificaciones, pero también para abandonar aquellas medidas que resulten infructuosas.

Sobre todo, hay que tener en cuenta que el PTUS no es un ejercicio de planificación aislado: el proceso y las acciones deben estar integrados en una **estrategia general de desarrollo sostenible a largo plazo** (en un horizonte de 20 a 30 años), existente o creada a la par que el PTUS, para el conjunto de la aglomeración urbana.

Estructura básica y calendario de un proceso PTUS completo

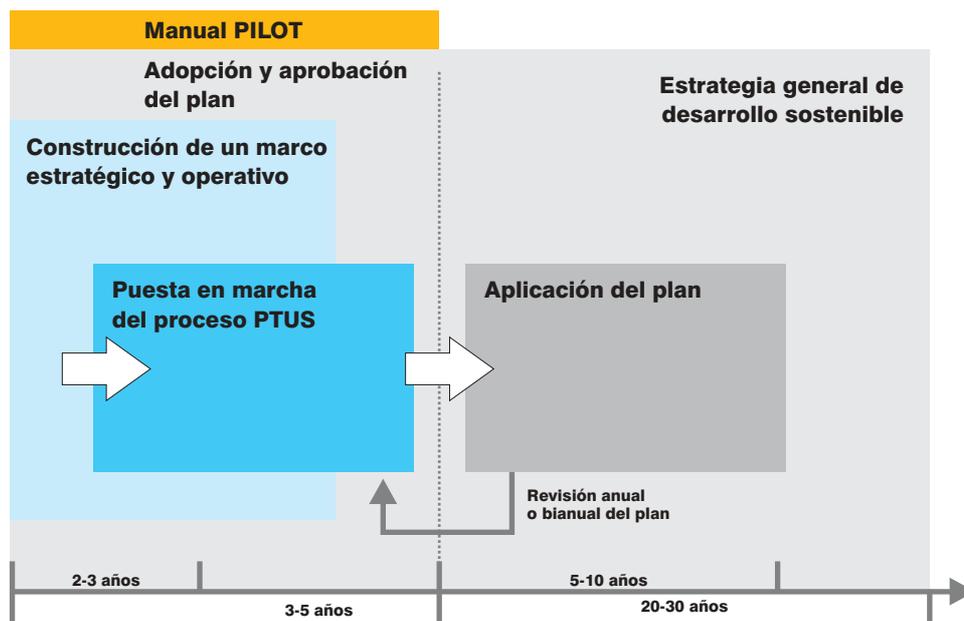
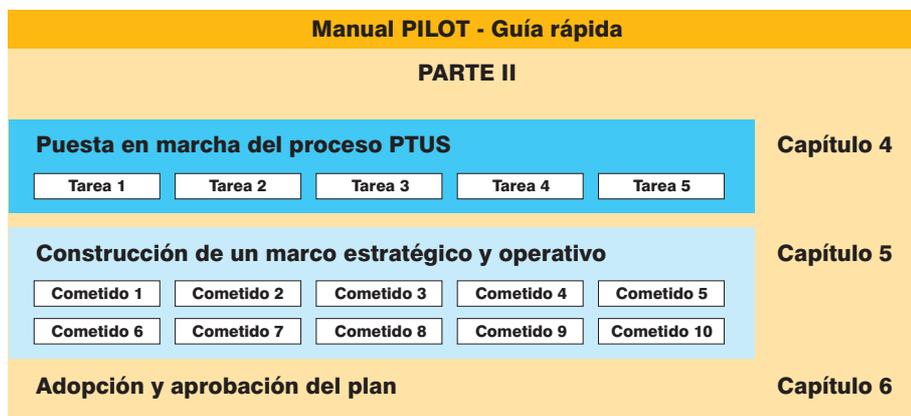


Figura 3: Proceso PTUS completo – Evolución y calendario

En la práctica, son muchos los factores que determinan el calendario de aplicación y la duración del PTUS: elecciones, Agenda 21, concurrencia de otros programas y planes sectoriales, así como las carencias locales con respecto a un PTUS en condiciones ideales.

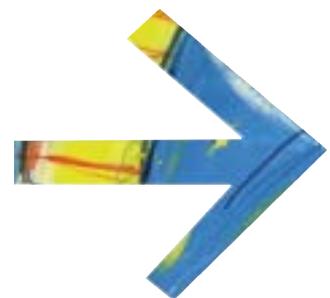
Por ello, la Parte II de este manual describe el proceso PTUS, pero sin un orden cronológico fijo. Se empieza por describir las 5 tareas necesarias para elaborar el plan presupuestario y de acción (capítulo 4), que es núcleo del proceso PTUS; a continuación, se presentan los 10 cometidos, con el fin de destacar una serie de condiciones esenciales para que el plan sea efectivo (capítulo 5); y se termina subrayando la importancia que tiene la adopción y aprobación del plan (capítulo 6).

Figura 4: Puesta en práctica del PTUS: estructura narrativa de la parte II





Parte II • Puesta en marcha del PTUS



4 Puesta en marcha del proceso PTUS: las 5 tareas

Un ciclo de actividades, no una secuencia cronológica



Asignación de objetivos paso por paso

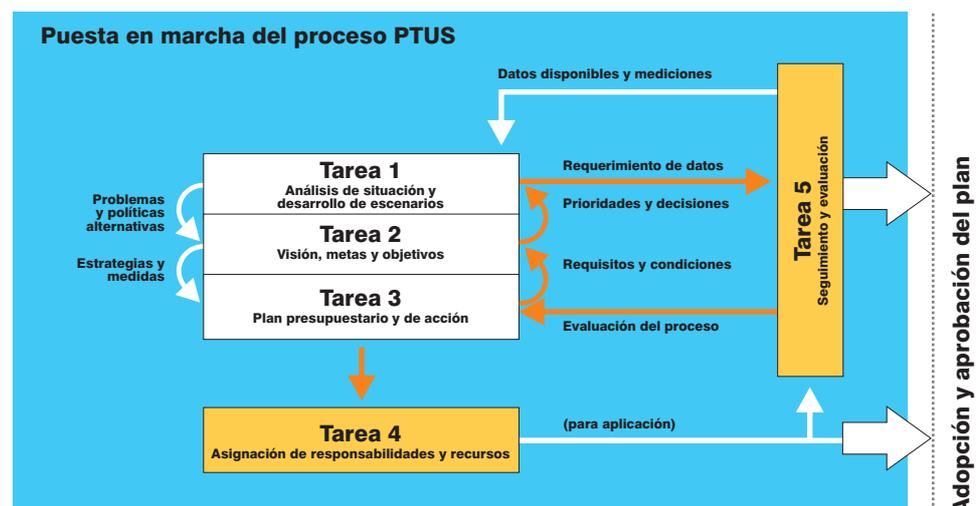
Las cinco tareas (T) operativas que deben guiar el proceso PTUS, desde el análisis inicial hasta la aplicación de las medidas, forman una estructura lógica, más que secuencial. Si se tiene esta idea en mente, resulta más fácil comparar las descripciones siguientes con la situación particular de una ciudad. Aunque existen ciertos imperativos "cronológicos" (por ejemplo, el inventario de los planes y políticas ya existentes debe realizarse en primer lugar y la asignación de responsabilidades y recursos debe ser el último paso del diseño), el proceso constituye un ciclo de actividades, parte de las cuales se desarrollan de forma simultánea, dando cuerpo de forma gradual a las medidas que se pretende aplicar. El proceso puede describirse de la siguiente manera:

En primer lugar, debemos analizar la situación del transporte y las políticas vigentes y, así, identificar los problemas y alternativas (T1). Partiendo de esta base, las partes implicadas deben establecer a continuación un orden de prioridad y definir una visión común, unas metas específicas y unos objetivos concretos (T2). El siguiente paso lógico consiste en elegir qué políticas y medidas son las más adecuadas para abordar los retos identificados (T3). Esto implica identificar aquellas áreas para las que no se dispone de información suficiente y que deben completarse para poder tomar decisiones fundadas, y así establecer un proceso de seguimiento y evaluación cuantificable (T5).

En todas las etapas, se deben debatir (una y otra vez) los efectos potenciales de las decisiones tomadas (prioridades y medidas) y crear escenarios alternativos, siempre con vistas a mejorar la efectividad (T1). Asimismo, la eficiencia y la viabilidad deben evaluarse para acotar la selección (T3). Por último, todo el proceso debe ser evaluado de forma independiente, con el fin de hacer posibles mejoras en la toma de decisiones (T5).

El último paso consiste en asignar responsabilidades y presupuestos para aplicar el paquete de medidas definido y acordado (T4).

Figura 5: Tareas PTUS y su interrelación



Tarea 1: Análisis de situación y construcción de escenarios

Esta tarea se compone de tres actividades interdependientes, la tercera de las cuales exige una participación lo más amplia posible de las partes implicadas y de los ciudadanos (escenarios alternativos).

En primer lugar, es necesario realizar un análisis sistemático de los planes y las políticas ya existentes que tengan alguna relación con el PTUS. A continuación, se evaluará la situación del transporte y la movilidad en la aglomeración urbana, con el fin de obtener una base de referencia a partir de la cual medir los progresos. Por último, para examinar e ilustrar el impacto de las políticas y medidas, se crean distintos tipos de escenarios. A continuación, se describen con más detalles estas tres subtareas.

T1.1: Inventario de planes y políticas existentes

T1.2: Análisis de situación

T1.3: Construcción de escenarios

“Según el ‘Plan de Desarrollo de Tallin 2005-2014’, el diseño urbano debería seguir los principios del desarrollo sostenible. Un sistema de transporte sostenible es muy importante para alcanzar este objetivo.”

Jaanus Mutli, Teniente Alcalde de Tallin

“El aumento de la cantidad de vehículos que intentan acceder al centro-histórico de nuestra ciudad –parte del patrimonio mundial desde 1986 – crea un reto complicado para nuestra política de transporte. SUTP puede ayudarnos a mantener nuestra posición nacional en cuanto a la calidad de vida.”

José Ernesto d’Oliveira, Alcalde de Évora



T1.1 Inventario de planes y políticas existentes

Para diseñar el plan de acción PTUS, en primer lugar es necesario conocer qué políticas existen y qué medidas se han programado ya. Y, lo que es más importante, éste análisis no sólo atañe a las políticas de transporte: hay que tener en cuenta todas aquellas políticas y medidas, procedentes de cualquier sector, que puedan afectar a la movilidad en la aglomeración urbana (por ejemplo, planes urbanísticos, estrategias de desarrollo económico o tácticas turísticas).

Objetivos

- Identificar los documentos, procedimientos y políticas más importantes que tengan alguna relación con el proceso PTUS.
- Realizar un análisis sistemático y completo de la información disponible y crear un banco de referencia donde se almacenen todos los documentos y estudios pertinentes sobre el estado del transporte y la movilidad locales.
- Conocer el nivel de compromiso de las políticas en curso con respecto al desarrollo general a largo plazo y conocer las políticas sectoriales.

Actividades principales

- Investigación, análisis y resumen de todos los documentos o estudios sobre las políticas en marcha; entrevistas y reuniones con los responsables políticos clave.
- Creación de un banco de referencia accesible y fácil de utilizar (por ejemplo, un banco de documentos en línea).

Calendario

- Antes de iniciar el proceso. Debe fijarse un plazo de realización, que debe limitarse a unos pocos meses.

Identificación y análisis de las políticas existentes

Estudio de documentación y entrevistas

Requisitos

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Establecer una estrecha coordinación entre el Comedido 1 (calendario), el Comedido 2 (coordinación estratégica), el Comedido 6 (integración de políticas) y el Comedido 10 (gestión y organización)	Mínimo
<input type="checkbox"/> No quitar importancia a las incoherencias identificadas entre los distintos objetivos o metas políticas: incluirlas en la agenda para discutirlos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Recopilar información entre las partes implicadas para conocer en profundidad los avances en políticas sectoriales (por ejemplo, mediante entrevistas, reuniones)	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Revisar los documentos con la mayor minuciosidad posible	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Adopción de una metodología práctica para analizar y sintetizar todos los documentos de referencia, mediante un formato común
2. Preparación de una síntesis del marco político vigente, en la que se destaquen los objetivos, instrumentos, presupuestos y agentes responsables
3. Revisión de la síntesis con las partes implicadas

Para dar los pasos (políticos) adecuados en el futuro, es esencial conocer la situación del presente. En el sector del transporte y la movilidad, esta información suele ser incompleta y estar muy fragmentada. Por ello, como si se tratara de las piezas de un rompecabezas, es preciso recopilar toda la información y ordenarla para obtener una imagen completa de lo que está pasando y saber a qué problemas nos enfrentamos. Este análisis, proporciona una base de referencia que permite cuantificar los progresos.

Objetivos

- Realizar una revisión completa y cuantificada de la situación actual del transporte y la movilidad en la aglomeración urbana.
- Conocer mejor qué es lo que de verdad se necesita saber al respecto.
- Averiguar qué datos hay disponibles, la calidad de los mismos y la facilidad para acceder a ellos; garantizar que existan datos suficientes para cubrir las necesidades del PTUS.
- Efectuar un análisis de la situación de partida, para identificar y ordenar por prioridades los problemas que deberá abordar el PTUS.

Mejora de la descripción de la situación de la movilidad y del transporte

Actividades principales

- Revisión de los estudios existentes sobre los transportes urbanos, el impacto de los planes anteriores y todos los planes y documentación sectorial relacionada.
- Recopilación de todos los datos disponibles (cumplimiento de los requisitos organizativos y técnicos) y de las síntesis de datos; recopilación de datos complementarios.
- Selección de métodos adecuados de análisis e interpretación de los resultados (correlaciones e interdependencias significativas).

Estudios de documentación, gestión de datos y análisis

Calendario

- Desde el principio del proceso. La realización de este análisis general condiciona la construcción de escenarios (T1.3) y las actividades de participación (C4 y 5).

Condiciona la construcción de escenarios y las consultas

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Centrar la selección de los indicadores en los objetivos y las metas. Utilizar definiciones comunes para no crear "cementeros de datos"	Mínimo
<input type="checkbox"/> Llevar a cabo un análisis de la situación de partida y recopilar de forma sistemática los datos asociados a la situación de partida	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Selección de indicadores adecuados para describir la situación
2. Comprobación de que los organismos relevantes proporcionen todos los datos necesarios
3. Realización de una evaluación externa; construcción de un escenario de partida, con respecto al cual pueda evaluarse la evolución del proceso
4. Evaluación de los planes anteriores (transporte urbano y otros), sus efectos y su eficacia
5. Elaboración de unas previsiones de desarrollo que sirvan como marco de referencia cuantitativo para el plan



Cuando se implantan medidas de amplio espectro se generan, inevitablemente, interacciones. La construcción de escenarios ayuda a que las partes implicadas sean más conscientes del efecto combinado que van a tener todas las medidas previstas. Mediante el simulacro de diversas situaciones futuras, las partes pueden evaluar por separado las consecuencias de las tendencias actuales, de las medidas ya programadas y de las nuevas opciones políticas.

Objetivos

- Construir escenarios potenciales que permitan debatir estrategias complejas para el futuro. En el PTUS, se distingue entre tres tipos de escenarios:
 - escenario "cero medidas": corresponde a la evolución de la situación si no se tomara ninguna medida (sólo para la predicción de tendencias exógenas);
 - escenario "curso normal": corresponde a la evolución de la situación si se llevan a cabo estrictamente las acciones que ya están programadas;
 - escenario "alternativo": corresponde a la evolución si se emprenden otras medidas y políticas.
- Impulsar los debates y la deliberación sobre políticas alternativas y sus efectos.
- Aumentar el grado de compromiso y aceptación de las estrategias que finalmente se decida aplicar.

Actividades principales

- Creación de vínculos entre las tendencias de evolución, las medidas programadas y las políticas actuales.
- Formulación, en cooperación con las partes implicadas, de hipótesis para la construcción de escenarios.
- Integración de los datos y modelización de distintos escenarios.

Calendario

- Inmediatamente después de concluir el análisis de situación (T1.2).
- La construcción de escenarios alternativos es también una tarea complementaria de la T2 (definición de la visión y establecimiento de los objetivos y fines).

Describir los efectos de las políticas en distintos futuros urbanos



Estudio de documentación, consulta a las partes y modelización de los datos

Paralelamente a la definición de la visión, los objetivos y los fines

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar la transparencia en la construcción de los escenarios. Deben indicarse de forma explícita todos los supuestos e hipótesis que se consideren	Mínimo
<input type="checkbox"/> Evaluar las interdependencias entre la evolución de los distintos sectores: transporte, planificación urbanística, desarrollo económico, demografía, etc.	Mínimo
<input type="checkbox"/> Aplicar un enfoque incremental a la modelización: es preferible utilizar módulos interoperables antes que "megasimulaciones" que traten de abarcarlo todo	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Construcción de un escenario de "cero medidas" (de forma cualitativa y cuantitativa)
2. Construcción de un escenario de "curso normal" (de forma cualitativa y cuantitativa); empleo de la evaluación de los efectos para debatir la visión común
3. Construcción de escenarios "alternativos" (de forma cualitativa y cuantitativa); elección de la estrategia que se ajuste a la visión de la forma más eficiente y eficaz
4. Uso de técnicas apropiadas para la construcción y evaluación de los escenarios. Análisis del impacto medioambiental

Tarea 2: Visión común, metas y objetivos

Esta tarea se compone de tres actividades interdependientes que exigen la plena implicación de las partes interesadas y la participación de los ciudadanos (C4 y C5).

El primer paso de esta tarea consiste en consolidar una visión común sobre las necesidades de la aglomeración urbana, que abarque tanto la cuestión de la movilidad como el resto de desarrollos sectoriales. A continuación, este panorama, relativamente cualitativo y general, debe concretarse mediante el establecimiento de unas metas específicas que reflejen el tipo de cambios que se desea introducir. Por último, se elegirán una serie de indicadores y se definirán unos valores objetivo concretos que permitan medir los cambios. A continuación, se explican con más detalles estas tres subtareas.

T2.1: Visión común de las partes implicadas

T2.2: Establecimiento de metas

T2.3: Objetivos de los indicadores de resultados

“En Braila los encuentros que reunieron a todos los actores clave del sector del transporte, de la educación y del medioambiente, han llevado a una visión común del transporte sostenible en nuestra ciudad.”

Daniela Vasioiu, Teniente de Alcalde de Braila

“En Lancashire integramos nuestros modelos de transporte a programas que son tradicionalmente asociados a otras competencias y políticas. En la actualidad ya trabajamos con programas de renovación de la vivienda, de revisión de los servicios de salud y de reinserción laboral.”

Jean Yates, Concejal de Lancashire



¿En qué tipo de ciudad queremos vivir? Esa es la pregunta a la que se debe responder, mediante un ejercicio visionario en el que participen todas las partes implicadas. En este ejercicio, el transporte y la movilidad deben situarse en el contexto, más amplio, del desarrollo social y urbano. Esta visión es una descripción cualitativa del futuro que se desea para la ciudad y sirve de guía para el desarrollo de medidas adecuadas en el PTUS. Al realizarse de forma colectiva, esta tarea ayuda a concienciar a la ciudadanía y garantiza una amplia aceptación.

Objetivos

- Crear una visión común entre todas las partes implicadas. Se trata de un objetivo a largo plazo para el desarrollo del transporte y la movilidad en la aglomeración urbana, que se utilizará como referencia común para el proceso PTUS.
- Fortalecer la identidad de la comunidad local y la propiedad colectiva de esta visión.
- Evidenciar el valor político del PTUS y garantizar el compromiso de los agentes y responsables políticos principales.
- Llamar la atención sobre la dimensión intersectorial de la política de transporte.
- Establecer prioridades y guiar la toma de decisiones.

Actividades principales

- Publicación y suministro de información esencial a todas las partes implicadas (por ejemplo, sobre políticas, resultados de análisis, etc.)
- Preparación, celebración y seguimiento de talleres y reuniones con las partes implicadas (distintos formatos y escalas).

Calendario

- Se apoya en el análisis de situación y los escenarios de referencia ("medidas cero", "curso normal", T1).
- Preparación cuidadosa a lo largo de varios meses; elaboración de la visión en unas semanas.

Orientación e
identidad colectiva



Información y
moderación

Buena preparación,
elaboración compacta

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar la utilización de un procedimiento sistemático para crear la visión común, que incluya un proceso formal de toma de decisiones y de asignación presupuestaria	Mínimo
<input type="checkbox"/> Crear un Comité (grupo representativo) responsable del desarrollo de la visión común	Mínimo
<input type="checkbox"/> Garantizar que los responsables, partes implicadas y ciudadanos se impliquen en la creación de esta visión y se comprometan a determinados niveles de participación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Establecer un plazo de tiempo para presentar la visión	Mínimo
<input type="checkbox"/> Consultar a un grupo más amplio de partes implicadas para refinar la visión común	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Creación de un grupo encargado de desarrollar y presentar la visión
2. Elaboración de un borrador de la visión
3. Debate y revisión del borrador con las partes implicadas
4. Formalización del borrador final de la visión que se utilizará como referencia en el PTUS
5. Divulgación de esta visión común entre los ciudadanos

¿Cuál es el primer problema que debe abordarse? La visión común ofrece un panorama sinóptico pero, para crear y aplicar medidas de transporte y movilidad, se requieren directrices concretas. Establecer unas metas significa especificar qué mejoras sociales, ambientales y económicas son necesarias, indicar exactamente qué debe “reducirse”, “aumentarse” o “mantenerse”. Estas metas deben ser definidas y acordadas por todas las partes.

Objetivos

- Especificar, tomando como base la visión común, qué debe conseguirse mediante el PTUS.
- Formular unas metas claras y cuantificables, que sirvan para orientar la selección y el diseño de las medidas.

Especificación de las mejoras deseadas

Actividades principales

- Análisis de la visión en función de la situación actual y las metas específicas de movilidad sostenible.
- Preparación, celebración y seguimiento de talleres y reuniones con las partes implicadas (distintos formatos y escalas).

Análisis de la visión y celebración de reuniones

Calendario

- Se apoya en el desarrollo de la visión común (T2.1).
- Preparación y elaboración meticulosas a lo largo de varios meses.

Desarrollo tras el establecimiento de una visión común

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar una estrecha coordinación con la Tarea 2.1 (desarrollo de una visión común entre todas las partes implicadas)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Evaluar todas y cada una de las facetas del transporte con el fin de abarcar las necesidades de las partes implicadas y de los ciudadanos en la aglomeración urbana	Mínimo
<input type="checkbox"/> Estructura organizativa conjunta, de modo que las partes implicadas cooperen para refinar los objetivos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Revisar los objetivos mediante unos criterios SMART (Específicos, Cuantificables, Orientados a la acción, Realistas, Planificados temporalmente) y una visión general	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Revisión de la visión común para orientar la definición de las metas
2. Desarrollo de unas metas preliminares
3. Debate y revisión de esta versión preliminar con las partes implicadas
4. Formalización de la versión preliminar que se utilizará en el PTUS
5. Revisión del progreso real hacia las metas en las primeras fases de desarrollo



Para evaluar si las medidas adoptadas están produciendo los resultados esperados, es necesario establecer unas metas realistas. Los objetivos son la expresión material de las políticas adoptadas. Cuando se aplican a un tema en concreto (en forma de indicadores), permiten establecer un “antes” y un “después”. Los objetivos son esenciales a la hora de decidir si hay que introducir algún cambio en cualquiera de las fases del proceso.

Objetivos

- Establecer un conjunto de objetivos realistas, cuantificables y pertinentes, que permitan controlar el progreso hacia la consecución de las metas marcadas.
- Establecer unos elementos de referencia clave para evaluar la eficacia de las medidas elaboradas.

Actividades principales

- Establecimiento de unos indicadores que representen las metas que se hayan definido.
- Preparación, celebración y seguimiento de reuniones sobre estos indicadores con las partes implicadas.

Calendario

- Desarrollo a partir del establecimiento de las metas (T2.2).
- Elaboración meticulosa lo largo de varios meses.

Cuantificación del progreso

Selección de indicadores y celebración de reuniones

Después del establecimiento de las metas



Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar una total coordinación con las Tareas 2.1 y 2.2	Mínimo
<input type="checkbox"/> Estructura organizativa conjunta, de modo que las partes implicadas trabajen en cooperación para refinar los objetivos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Utilizar unos criterios SMART (Específicos, Cuantificables, Orientado a la acción, Realistas, Planificados temporalmente) y una visión general	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Revisar los objetivos y modificarlos en caso necesario	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Creación de un conjunto adecuado de objetivos
2. Creación de trayectorias para medir los resultados a medio plazo y evaluar el progreso en la consecución de los objetivos
3. Adopción formal de los objetivos y trayectorias por todas las partes implicadas como parte del plan presupuestario y de acción

El proceso PTUS exige la adopción de una serie de medidas que, a su vez, requieren distintos recursos. Para evaluar la eficiencia y eficacia, y para garantizar la viabilidad práctica del proceso, es necesario contar con una sinopsis detallada de todas las medidas: en otras palabras, con un plan presupuestario y de acción. Elaborar este plan significa desglosar todas las actividades y establecer unas prioridades de aplicación y un calendario. Asimismo, implica asegurar una adecuada transparencia que permita evaluar el rendimiento (incluso a pequeña escala).

Objetivos

- Seleccionar y diseñar medidas que ayuden a alcanzar la visión, las metas y los objetivos.
- Garantizar la cobertura de todos los enfoques políticos relevantes para la situación local.
- Establecer un orden de prioridad claro para las medidas y garantizar que sean factibles.
- Procurar una asignación efectiva y eficiente de los recursos (humanos, conocimientos, fondos).
- Evaluar y gestionar los riesgos.

Optimización de la relación costes/beneficios y de la sostenibilidad

Actividades principales

- Análisis y deliberación de las distintas opciones políticas: estrategias, instrumentos, herramientas.
- Planificación técnica y presupuestaria de las medidas.
- Preparación, realización y seguimiento de reuniones con las partes implicadas (distintos formatos y dimensiones).

Selección y diseño de medidas en cooperación

Calendario

- Desarrollo en paralelo a la construcción de escenarios alternativos (T1.3) y al establecimiento de metas (T2.2).
- Elaboración meticulosa a lo largo de 6-12 meses.

Simultáneamente a la creación de escenarios y al establecimiento de metas

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar la transparencia de los fondos asignados	Mínimo
<input type="checkbox"/> Garantizar la viabilidad del plan de acción: analizar todas las posible fuentes de financiación y evaluar los riesgos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Asegurar una buena coordinación entre las distintas fuentes de financiación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Procurar la participación de los ciudadanos y de las partes implicadas siempre que sea posible	Mínimo
<input type="checkbox"/> Asegurar una buena cooperación entre las autoridades y los distintos departamentos/ organismos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Asegurar una cierta flexibilidad para abordar los nuevos problemas o situaciones que vayan surgiendo a lo largo del periodo de aplicación	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Incluir los costes operativos y la promoción de las medidas en la planificación presupuestaria	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Creación de un paquete integrado de medidas, basado en los problemas y situaciones, metas y objetivos previamente identificados
2. Integración de todas las políticas relevantes para la situación local
3. Identificación de todas las fuentes y opciones posibles de financiación
4. Asignación eficaz y eficiente de los recursos
5. Establecimiento de un orden de prioridad claro y realista mediante un enfoque multicriterio y el análisis de los costes/beneficios
6. Evaluación de los riesgos políticos, organizativos y financieros



Tarea 4: Asignación de responsabilidades y recursos

Seleccionar, evaluar y definir las medidas de forma meticulosa no es garantía de que lleguen a aplicarse. Para que los diversos agentes asuman su responsabilidad y para garantizar que todos los recursos (humanos, conocimientos, fondos) estén disponibles puntualmente, es necesario hacer una asignación clara. Las partes responsables deben tener claro qué tareas y recursos del plan presupuestario y de acción les corresponden, al tiempo que se deja un margen abierto para su respectiva contribución.

Objetivos

- Formalizar la responsabilidad de cada parte.
- Proporcionar los recursos necesarios para aplicar todas las políticas y medidas.
- Garantizar la aplicación efectiva del plan presupuestario y de acción.

Actividades principales

- Negociación y acuerdo sobre las responsabilidades asumidas y los recursos aportados por cada una de las partes implicadas.
- Preparación y celebración de reuniones con cada una de las partes implicadas para asegurar la aplicación del plan presupuestario y de acción.

Calendario

- Después del diseño del plan presupuestario y de acción (T3).

Reparto de responsabilidades y contribuciones

Negociación y acuerdo

Tras la elaboración del plan presupuestario y de acción



Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Asegurar el acceso público a las medidas, garantizar una total transparencia: quién hace qué, qué recursos se asignan	Mínimo
<input type="checkbox"/> Validar un plan factible: comprobar la coherencia entre las actividades programadas, los objetivos y los fondos asignados	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Establecimiento de un orden de prioridad de las políticas y medidas
2. Definición de las personas/entes responsables de la aplicación de cada una de las medidas
3. Creación de una ficha técnica para cada una de las medidas a corto plazo

Para poder aprender y mejorar, tanto el proceso PTUS como la aplicación del plan presupuestario y de acción tienen que ser evaluados por un organismo independiente. Y esto implica la supervisión no sólo de los resultados y efectos sino también de cada una de las fases. Los resultados de estos exámenes deben ser integrados de forma regular en el proceso, es decir, debemos utilizarlos para mejorar los procedimientos de planificación y deliberación o para revisar las medidas adoptadas.

Objetivos

- Identificar tanto las barreras que dificultan el diseño y la aplicación de medidas como los factores que las favorecen, y responder a tiempo y de forma efectiva.
- Evaluar la calidad del proceso PTUS e impulsar su mejora.
- Verificar de forma regular el grado de aplicación de las medidas y el progreso en la consecución de los objetivos.
- Comprobar la calidad del PTUS comparándola con los criterios establecidos por las autoridades superiores para aprobar el plan (en caso necesario).

Análisis de las barreras y motores para mejorar el PTUS

Actividades principales

- Evaluación del proceso (por ejemplo, análisis participativo, grupos temáticos, entrevistas).
- Recopilación y análisis de datos (por ejemplo, mediciones, encuestas).
- Interpretación y publicación de los resultados.

Análisis cualitativo y cuantitativo

Calendario

- Evaluación del proceso: de forma continua, desde el principio.
- Evaluación de los efectos: tras la adopción del plan presupuestario y de acción (fase de aplicación).

Actividad continua

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Hacer una selección equilibrada de indicadores	Mínimo
<input type="checkbox"/> Asignar de forma clara las responsabilidades entre personas adecuadamente capacitadas para llevar a cabo el control y la evaluación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Establecer un presupuesto y un plan de trabajo claros para llevar a cabo las tareas de control y evaluación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Centrar la evaluación ex-post en indicadores de resultados	Mínimo
<input type="checkbox"/> Realizar una evaluación clara de los costes y beneficios del PTUS (en la medida en que sea posible)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Definir la participación de las partes interesadas en las tareas de control y evaluación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Establecer una colaboración con organismos y proyectos similares de otras ciudades para mejorar progresivamente el proceso	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Establecer una coordinación con otros indicadores regionales	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Selección de indicadores adecuados
2. Plan de trabajo y asignación de responsabilidades para la recopilación y gestión de datos
3. Evaluación ex-post (construcción de escenarios, plan presupuestario y de acción)
4. Evaluación ex-post de la aplicación del plan y de los efectos
5. Evaluación ex-post de la preparación del plan
6. Evaluación de informes





5 Construcción de un marco estratégico y operativo: 10 cometidos

La correcta realización de las tareas depende de las acciones horizontales

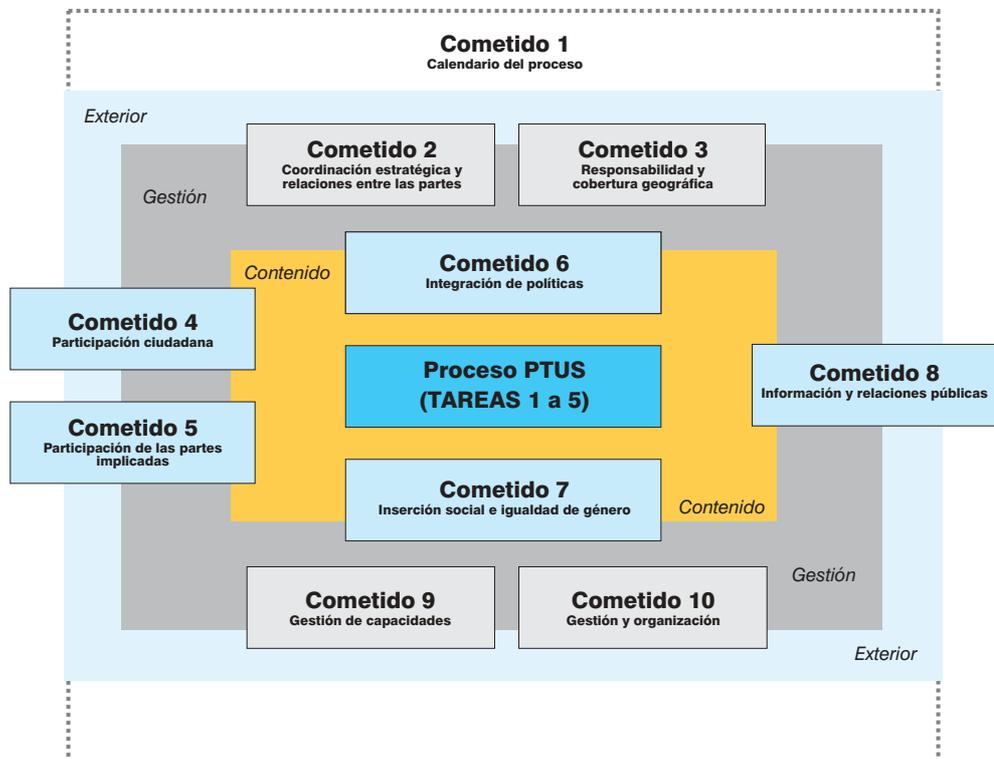
Si bien las cinco tareas anteriores se centraban en el diseño operativo de políticas y medidas, esta sección presenta actividades interrelacionadas que de hecho condicionan la correcta realización de este proceso. Por lo tanto, estas 10 cometidos (C) no son una prueba de "estilo libre opcional" destinada únicamente a ciudades avanzadas. Todo lo contrario, son elementos igualmente esenciales para el enfoque PTUS, estrechamente relacionados con cada una de las tareas. No obstante, los cometidos se pueden abordar por separado porque tienen un carácter más general y además de al PTUS, afectan a otras costumbres y prácticas de planificación local.

En primer lugar, hay que adoptar un enfoque de planificación estratégica sobre el calendario global (C1) y la relación entre las partes implicadas y sus posiciones (C2). También hay que replantearse el papel de las partes interesadas y los ciudadanos en la planificación (C4, C5). Además, la integración y la coordinación entre políticas sectoriales (C6) requieren la adopción de una perspectiva más amplia y prestar especial atención a la inserción social y la igualdad de género (C7). En último lugar, aunque no menos importante, es esencial determinar las estrategias de información y comunicación (C8), la gestión de la cualificación del personal (C9) y el establecimiento de una estructura de gestión del proceso adecuada (C10).

Hincapié en la gestión, el contenido o el acercamiento

A continuación, la Figura 6 ilustra la relación entre los distintos cometidos y el proceso PTUS. Se centra fundamentalmente en aspectos de la gestión, el contenido o el acercamiento.

Figura 6: Visión general de los cometidos PTUS y su relación con las tareas 1-5



Asegurarse de que el calendario sea “el adecuado” es esencial para llevar el proceso a buen puerto. Por ello, este cometido se centra en los aspectos del PTUS relacionados con el tiempo: aborda la dimensión estratégica del calendario y su orden lógico, la duración de las actividades y los riesgos de la planificación. Más concretamente, se prestará especial atención a la necesidad de coordinación de los calendarios del PTUS y los procesos de toma de decisiones relacionados, de modo que las cuestiones de PTUS figuren en los órdenes del día pertinentes y aumente la relevancia global del enfoque.

Objetivos

- Integrar el PTUS en la práctica de planificación actual.
- Armonizar el calendario de los distintos procesos de toma de decisiones técnicos y políticos (por ejemplo, estrategias globales, planes sectoriales, elecciones) e identificar “oportunidades” para la coordinación con PTUS.
- Hacer una planificación realista de la duración del proceso PTUS.
- Establecer una visión global del calendario del proceso PTUS en su totalidad (preparación, redacción, validez/plazo, implementación, revisión) y describir las interdependencias temporales de todas las tareas.
- Minimizar los riesgos relacionados con el calendario.

Un calendario armonizado y realista

Actividades principales

- Control y supervisión de los calendarios relevantes (por ejemplo, elecciones, plenos de los ayuntamientos, comités consultivos, etc.), procesos de planificación paralelos, progreso de los proyectos pertinentes.
- Identificación de los requisitos de coordinación para darles prioridad.

Análisis y coordinación de los calendarios

Calendario

- Desde el principio del proceso: antes de iniciar el proceso PTUS es necesario plantear los aspectos básicos del calendario.
- De forma continua: ajuste fino de cuestiones de calendario (por ejemplo, comunicados de prensa, calendario de reuniones) y adaptación a los cambios.

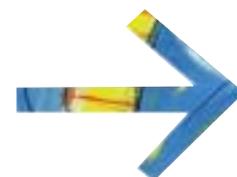
Antes del PTUS y de forma continuada

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Integrar plenamente el PTUS en el calendario de desarrollo y aplicación de las políticas y estrategias existentes (globales, sectoriales)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Centrar la coordinación en las oportunidades de toma de decisiones	Mínimo
<input type="checkbox"/> Dejar un margen para la comunicación en los plazos del proceso	Mínimo
<input type="checkbox"/> Mantener la continuidad del proceso. Prever un tiempo suficiente, aunque no excesivo	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Determinación de un plazo realista por parte del Equipo PTUS en función de un estudio previo de las cuestiones y tareas estratégicas y operativas pertinentes
2. Concreción y precisión de los plazos de tiempo a través de negociaciones sobre las cuestiones estratégicas y operativas (pertinentes)
3. Aprobación de los plazos de tiempo por parte de los responsables de la toma de decisiones como parte del plan de gestión (ver el Cometido 10)





C2 Coordinación estratégica y relaciones entre las partes implicadas

Dos condiciones importantes para alcanzar los objetivos globales del PTUS son la identificación de las partes implicadas en las cuestiones de movilidad urbana, y la comprensión de su función y posición potencial en el proceso. Para evitar “activismos cooperativos” simplistas, este cometido subraya la necesidad de evaluar sistemáticamente los intereses estratégicos y los recursos de las distintas partes implicadas. En consecuencia, deben desarrollarse respuestas adecuadas para abordar las situaciones de predominio y exclusión, así como las posiciones intermedias.

Objetivos

- Crear una base sólida para una cooperación sostenible entre todas las partes implicadas, fundada en el reconocimiento y la confianza mutuos.
- Garantizar la legitimidad del proceso PTUS, ampliar su base de recursos, aprovechar las sinergias y anticipar o resolver los conflictos, con la consiguiente mejora de las repercusiones del PTUS globales y a largo plazo.
- Mejorar la capacidad para dirigir la preparación y la aplicación del PTUS.

Actividades principales

- Identificación de las partes implicadas y comunicación con ellas.
- Análisis de los objetivos de las partes implicadas y los recursos de planificación.
- Preparación, realización y seguimiento de los talleres de las partes implicadas.
- Desarrollo de una estrategia de cooperación global y principios rectores para la implicación de las partes.

Calendario

- Desde el principio del proceso: antes de dar comienzo al proceso PTUS, es necesario evaluar las posiciones de las partes implicadas.
- Nueva evaluación si se producen variaciones en las partes implicadas (por ejemplo, como consecuencia de una privatización, una nueva normativa, elecciones).

Creación de una base de cooperación sólida

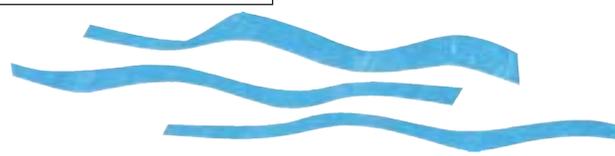
Desarrollo de la estrategia, comunicación, evaluación de las partes

Antes del proceso PTUS

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Formar una coalición para el PTUS en la que participen todas las partes implicadas clave (evitando conflictos significativos con las más poderosas)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Crear un proceso que garantice la responsabilidad e implicación de las partes más débiles	Mínimo
<input type="checkbox"/> Garantizar la transparencia en el proceso de comunicación entre las partes (y al mismo tiempo la confidencialidad con respecto a la formulación de las estrategias)	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Identificación de grupos entre las partes implicadas en el PTUS: partes fundamentales, partes clave, intermediarios
2. Identificación de los retos para el PTUS (junto con las partes implicadas)
3. Análisis del conjunto de las partes implicadas, incluidos los objetivos y las interdependencias
4. Estrategia de coordinación de las partes implicadas diseñada para optimizar el alcance y los efectos del PTUS



El PTUS debe estar vinculado a un territorio específico en el que aplicarse. Dado que nunca existirá una definición consensuada de “aglomeración urbana”, las partes implicadas tendrán que llegar a un acuerdo sobre la delimitación espacial más adecuada. Esto implica tener en cuenta el perímetro y las instrucciones de las autoridades locales para hacer un buen reparto de la responsabilidad general. También es necesario justificar los modelos de movilidad efectivos con objeto de lograr un acuerdo sobre la cobertura territorial apropiada.

Objetivos

- Establecer una delimitación territorial adecuada para el PTUS que garantice la cobertura de los modelos de transporte y movilidad reales en toda la aglomeración urbana.
- Nombrar un organismo u organismos adecuados para dirigir el proceso PTUS, que puedan ofrecer el nivel de liderazgo necesario a lo largo del proceso de planificación.
- Lograr que se aprueben la cobertura geográfica y las responsabilidades en el ámbito político.

Vinculación del PTUS a un territorio y a organizaciones “adecuados”

Actividades principales

- Análisis de los modelos de transporte y los perímetros de la organización.
- Comunicación con las partes implicadas y negociación de la responsabilidad global del PTUS.

Análisis espacial y negociación con las partes implicadas

Calendario

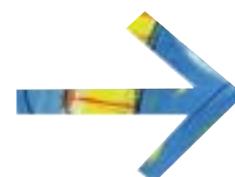
- Desde el principio del proceso. Requiere disponer de un inventario de planes existentes (T1.1), un análisis de la situación (T1.2) y una evaluación de las partes implicadas (C2).
- Es necesario llegar a un acuerdo antes de iniciar el proceso PTUS.

Conclusión antes de iniciar el proceso PTUS

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Adoptar un enfoque abierto y transparente desde el principio, garantizando la implicación de todas las autoridades pertinentes (los distintos municipios y los departamentos administrativos)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Lograr acuerdos unánimes entre las autoridades, o por lo menos involucrar a todas las autoridades en todas las decisiones	Mínimo
<input type="checkbox"/> Lograr un acuerdo a nivel político	Mínimo
<input type="checkbox"/> Crear un equipo interinstitucional fuerte, con personal permanente que se encargue de informar regularmente a todos los políticos y responsables de la toma de decisiones	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Garantizar la cobertura de todas las áreas relacionadas con las principales repercusiones del transporte medioambientales y socioeconómicas	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Identificación del área más adecuada para el PTUS (en función del análisis de situación)
2. Logro de un acuerdo sobre la cobertura geográfica
3. Logro de un acuerdo sobre las funciones y responsabilidades básicas de las autoridades y los políticos
4. Formación del equipo PTUS
5. Adopción y firma de un acuerdo político por parte de todos los ayuntamientos





C4 Participación ciudadana

Hacer partícipes a los ciudadanos de la planificación es mucho más que un simple requisito establecido por las directivas europeas y los convenios internacionales:¹⁷ se trata de un deber fundamental de las autoridades locales, si se quiere garantizar la legitimidad y la calidad de la toma de decisiones. Este cometido subraya la necesidad de posibilitar la participación ciudadana en distintas etapas del PTUS: visión y construcción de escenarios, definición de los objetivos y metas, selección y revisión de las medidas. También propone los formatos y técnicas adecuados.

Garantizar la legitimidad y calidad del PTUS

Objetivos

- Animar a los ciudadanos a que se sumen al debate y a la toma de decisiones colectiva, y poner los medios necesarios para ello.
- Garantizar la máxima transparencia, y hacer que la toma de decisiones sea más democrática y participativa a lo largo de todo el proceso PTUS (Convenio de Aarhus).
- Diseñar soluciones respaldadas y sostenibles que mejoren la calidad de vida de todos los ciudadanos, y crear un amplio PTUS de propiedad pública.
- Mejorar la calidad global del PTUS debatiendo con la ciudadanía los argumentos de los políticos, funcionarios y técnicos.
- Fortalecer la vitalidad de la sociedad civil y la cultura política local.

Actividades principales

- Identificación y programación adecuadas de las etapas, los formatos y los métodos de la toma de decisiones para involucrar a los ciudadanos.
- Preparación, realización y seguimiento de las actividades de participación.

Calendario

- La planificación de las actividades principales debe concluir antes del inicio del proceso PTUS.
- Debe llevarse a cabo durante la construcción de escenarios (T1), visión, objetivos y metas (T2), medidas (T3) y revisión del plan.

Planificación y celebración de eventos de participación

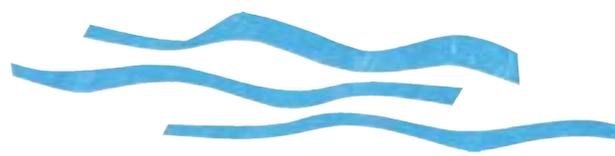
A lo largo de todo el proceso PTUS

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar la participación ciudadana en todas las etapas del proceso PTUS	Mínimo
<input type="checkbox"/> Tener en cuenta las necesidades y la capacidad de participación de los distintos grupos de ciudadanos	Mínimo
<input type="checkbox"/> Proporcionar información suficiente y transparente sobre el PTUS para que la participación sea apropiada y evitar así percepciones negativas ("secretismo" y corporativismo)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Implantar un mecanismo de seguimiento para garantizar que los mensajes de los ciudadanos sean "asimilados"	Mínimo
<input type="checkbox"/> Tener en cuenta distintas herramientas y técnicas de participación, y seleccionar las más adecuadas para el contexto local correspondiente	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Planificación de los diferentes procesos de participación
2. Definición del proceso de participación para cada tarea PTUS
3. Integración de los resultados de cada proceso de participación en el proceso de toma de decisiones

17 Ver capítulo 2.2



Aunque el trabajo con las partes implicadas se pueda considerar una práctica habitual, es frecuente que sólo determinadas partes tengan voz y voto en la planificación. Por eso, este cometido insiste en la importancia de involucrar a los diferentes tipos de partes a lo largo del proceso PTUS, atendiendo a sus requisitos específicos. Para ello se necesita una estrategia especial en la que se recurra a distintos formatos y técnicas para tratar con autoridades, empresas privadas, organizaciones de la sociedad civil o todos ellos a la vez.

Objetivos

- Garantizar una participación bien estructurada de todas las partes implicadas en todas las fases del proceso PTUS (también fuera de los límites del núcleo de la ciudad).
- Crear una cultura de planificación basada en la comunicación regular, la consulta mutua y la toma de decisiones cooperativa.
- Mejorar la calidad, la eficacia, la eficiencia (de costes), la transparencia, la aceptación y la legitimidad generales del PTUS.

Mejora de la eficacia y legitimidad del PTUS

Actividades principales

- Identificación y programación adecuadas de las etapas, los formatos y los métodos de la toma de decisiones para involucrar a las partes implicadas.
- Establecimiento de las actividades de implicación como un componente habitual de las prácticas de planificación (preparación, realización y seguimiento).

Planificación y realización de actividades de implicación

Calendario

- La planificación de las principales actividades de implicación debe concluirse antes de iniciar el proceso PTUS.
- Realización durante la construcción de escenarios (T1), visión, objetivos y metas (T2), medidas (T3) y revisión del plan.

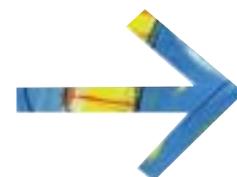
A lo largo de todo el proceso PTUS

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Garantizar la correcta identificación de todas las partes implicadas y hacer que participen en todas las etapas del proceso PTUS (véase C2)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Tener en cuenta los intereses, recursos y medios de las distintas partes implicadas (véase C2)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Proporcionar información suficiente y transparente sobre el PTUS para que la participación sea apropiada y evitar así percepciones negativas ("secretismo" y corporativismo) (véase C4)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Implementar un mecanismo de seguimiento para garantizar que los requisitos de las partes implicadas sean "asimilados" (véase C4)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Tener en cuenta distintas herramientas y técnicas de participación, y seleccionar las más adecuadas para el contexto local correspondiente (véase C4)	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Conclusión de la planificación de los diferentes procesos de participación de las partes implicadas
2. Definición del procedimiento de participación para cada tarea PTUS
3. Integración de los resultados de cada proceso de participación en el proceso de toma de decisiones





C6 Integración de políticas

En la actualidad, uno de los principales puntos débiles de la planificación del transporte urbano es la falta de coordinación entre políticas y organismos, más allá de una integración de los medios de transporte.¹⁸ Corregir esta deficiencia es uno de los principales desafíos a los que se enfrenta el PTUS, aunque también supondría una de las principales fuentes de innovación y mejora. Este cometido establece las distintas formas de integración y propone un enfoque sistemático para explotar su potencial, examinando un amplio espectro de políticas y prácticas.

Maximizar los efectos de las políticas y evitar contradicciones

Objetivos

- Reconocer las interacciones entre los cambios planeados y los imprevistos en las estructuras urbanas (densidad, funciones, modelos socioeconómicos, ecosistemas) y transporte.
- Establecer la planificación de la movilidad y el transporte como un ámbito de política compartido que satisfaga necesidades reales de la sociedad (económicas, sociales, medioambientales), y no como un fin en sí mismo.
- Definir ejes y cuestiones concretas de integración entre el PTUS y otras políticas locales, regionales y europeas, al objeto de maximizar los efectos de las sinergias y evitar desavenencias e incoherencias.

Actividades principales

- Identificación de los requisitos y las posibilidades de coordinación en todos los ámbitos políticos relevantes.
- Comunicación entre las partes implicadas y desarrollo de acciones comunes.
- Modificación de todas las políticas y prácticas sectoriales pertinentes y/o creación de nuevas líneas de actividad.

Análisis y armonización de políticas y prácticas

Calendario

- Desde el principio del proceso: actividad de apoyo continuada que acompaña a la totalidad del proceso PTUS, sobre todo durante la selección y el diseño de medidas.

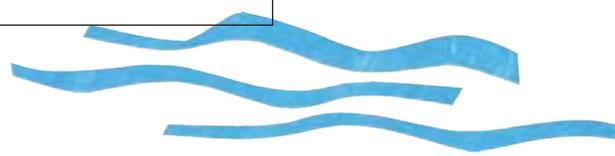
Desde las consideraciones iniciales hasta la aplicación

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Tomar la iniciativa de integrar otras políticas y entablar una comunicación proactiva con las autoridades correspondientes (en distintos ámbitos y niveles)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Espíritu cooperativo entre las autoridades y reconocimiento de los beneficios comunes de la coordinación	Mínimo
<input type="checkbox"/> Existencia de planes y programas en otros ámbitos políticos (que permiten lograr coordinación)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Evitar que el PTUS se perciba como un nuevo nivel en la jerarquía política, por encima de otros	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Centrarse en prácticas y procesos de toma de decisiones comunes, para integrar en ellos el PTUS	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Identificación de vínculos entre las políticas relevantes (sinergias y fricciones)
2. Evaluación de las opciones iniciales de integración de políticas (efectos y susceptibilidad de la integración)
3. Apertura de diálogo con todas las autoridades sobre las opciones de integración
4. Decisión sobre la priorización inicial de las opciones de integración
5. Evaluación y determinación de prioridades en función de los resultados de la construcción de escenarios avanzados

18 Véase el capítulo 2



El transporte y la movilidad están estrechamente relacionados con la inserción social y la igualdad de género pero, en la práctica, esta relación no suele reconocerse suficientemente. De nuevo, el objetivo de este cometido es hacer que estas cuestiones se conviertan en un tema clave de la planificación, y que se asignen responsabilidades. Esto implica tener en cuenta distintos aspectos, como la recopilación de información o la formación equilibrada de grupos de trabajo, y reivindicar la elaboración de políticas específicas que mejoren la movilidad de los discapacitados.

Objetivos

- Tener en cuenta las necesidades de toda la comunidad, incluidos los grupos más vulnerables, como los niños, los discapacitados, los ancianos, las familias con bajos ingresos, las minorías, etc.
- Brindar las mismas oportunidades, derechos y responsabilidades a hombres y mujeres en el ámbito del transporte y la movilidad.
- Garantizar la igualdad de acceso a los servicios públicos, y que existan opciones de movilidad relacionadas disponibles y asequibles.
- Desarrollar un mercado laboral con carácter inclusivo y facilitar el empleo mediante medidas relacionadas con el transporte.

Garantizar la inserción social y la igualdad de género

Actividades principales

- Estudio de los mecanismos de exclusión social y aportación de soluciones en el contexto de las políticas de transporte.
- Estudio de los roles de género, las estructuras familiares y los hogares para comprender sus repercusiones en los modelos de movilidad y transporte.
- Creación de soluciones adecuadas a través de la organización y el desarrollo de medidas específicas.

Desarrollo de política, organización, evaluación

Calendario

- Desde el principio del proceso: fundamental para la constitución de equipo PTUS (C10) y las actividades de integración de políticas (C6).

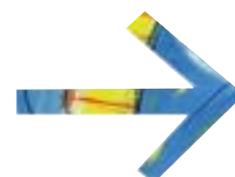
Actividad continuada

Lista de comprobación y puntos clave

Crterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Tener en cuenta a los segmentos de población con necesidades especiales, no sólo como beneficiarios, sino también involucrándolos en la medida de lo posible como miembros del conjunto del proyecto	Mínimo
<input type="checkbox"/> Garantizar la representación de los grupos sociales que participan en el proceso PTUS	Mínimo
<input type="checkbox"/> Proporcionar una plataforma de debate y establecer asociaciones entre el sector público y el privado	Mínimo
<input type="checkbox"/> Proporcionar suficiente información sobre el PTUS para que la participación ciudadana sea coherente	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Evaluar las necesidades y expectativas de todos los grupos objetivo	Mínimo
<input type="checkbox"/> Aprovechar iniciativas y experiencias locales previas	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Establecer objetivos cuantificables (cuantitativa y cualitativamente)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Controlar los resultados ajustando las herramientas de evaluación de modo que cumplan los objetivos sociales, sacar conclusiones y planificar políticas futuras	Aconsejable

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1. Evaluación socioeconómica
2. Estudio sobre las medidas sociales existentes
3. Determinación de vínculos con las políticas de transporte
4. Consulta con las partes implicadas
5. Formación de un equipo PTUS con paridad de género
6. Lanzamiento de un proceso de auditoría sobre igualdad de género (o inserción social)





A la vista de los cambios sociales derivados del aumento de la información y de la influencia de los medios de comunicación, ciertas cuestiones como la concienciación y la aceptación requieren una nueva forma de abordar la elaboración de políticas públicas. Este cometido pone de relieve la necesidad de adoptar un enfoque más consciente del uso y la distribución de la información a lo largo del proceso PTUS. Deben existir dos estrategias de comunicación específicas: una dirigida a los medios locales y la otra a dar a conocer el PTUS a los ciudadanos y las partes implicadas.

Generar conciencia pública y aceptación del PTUS

Objetivos

- Aumentar la concienciación del gran público, recabar apoyo político y público y evitar la oposición innecesaria.
- Reducir la probabilidad de que la cobertura de los medios sea imprecisa y/o contraproducente; responder de forma eficaz a la "mala prensa" y minimizar los riesgos relacionados con el proceso PTUS.
- Proporcionar información transparente y fomentar una comunicación dinámica como parte integral del proceso.

Actividades principales

- Diseño y puesta en práctica de una estrategia de marketing para el proceso PTUS (como tal) en la que se traten todos los pasos colectivos importantes y que se dirija por igual a los ciudadanos y las partes implicadas.
- Gestión de la difusión de la información a través de los medios locales.

Calendario

- Desde el principio del proceso: importante para la formación del equipo PTUS (C10), la coordinación entre las partes implicadas (C2), la cobertura territorial (C3) y las actividades de integración de políticas (C6).
- Acompañamiento a lo largo de todo el proceso PTUS.

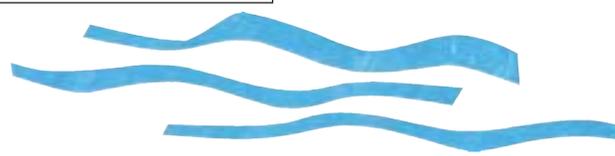
Gestión de las relaciones públicas y el marketing

Actividad continuada

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Elegir a la persona adecuada para servir de enlace con los medios (conocimientos técnicos, dotes de comunicación y contactos con los medios de comunicación)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Trabajar de forma proactiva en la información que será difundida por los medios de comunicación (no espere a que le pregunten)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Llevar a cabo un estudio de mercado en profundidad para identificar las percepciones de las partes implicadas y del público general en lo que respecta al PTUS	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Designación o contratación de una persona de contacto para los medios de comunicación y de un responsable de marketing
2. Planificación de todas las relaciones regulares con los medios y de las actividades de marketing (contactos, herramientas, calendario, presupuesto)
3. Conclusión de actividades de marketing concretas



Las capacidades específicas que se necesitan para llevar a cabo el PTUS superan la cualificación del personal de la mayoría de las autoridades públicas. Aunque es habitual recurrir a especialistas externos para determinados trabajos técnicos, este cometido subraya que también debería adoptarse un enfoque a largo plazo asociado a la mejora de la cooperación entre las partes implicadas. El objetivo consiste en cubrir las necesidades de cualificación a corto plazo y gestionar al mismo tiempo un desarrollo a largo plazo de las capacidades necesarias entre los agentes locales.

Objetivos

- Garantizar que se disponga del (amplio) conjunto de capacidades necesarias para gestionar y dirigir el proceso PTUS, entre las autoridades locales y las partes implicadas.
- Encontrar un equilibrio entre las necesidades de conocimientos a corto plazo y la creación de capacidades para la comunidad PTUS local.

Garantizar la viabilidad y desarrollar capacidades

Actividades principales

- Evaluación de la cualificación disponible en las organizaciones líderes y entre las partes implicadas.
- Desarrollo y aplicación de una estrategia común para cubrir las deficiencias, establecer complementariedad y crear capacidad (a través de la formación, la cooperación y la subcontratación).

Evaluar la capacidad, ofrecer formación y cooperar

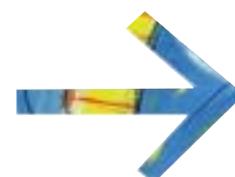
Calendario

- Desde el principio del proceso: crucial para la formación del equipo PTUS (C10), pero también para la coordinación entre las partes implicadas (C2), la participación ciudadana (C4), la implicación de las partes (C5), la integración de políticas (C6, C7) y las actividades de información (C8).
- Debe completarse antes de iniciar el proceso PTUS.

Completar antes del proceso PTUS

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Desarrollo de un plan de gestión de capacidades por parte de una persona familiarizada con el proceso PTUS (si es posible, en colaboración con el director de recursos humanos)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Hacer de la gestión de las capacidades un tema de coordinación para el equipo PTUS e implicar a "gestores de capacidades" de las principales organizaciones	Mínimo
<input type="checkbox"/> Establecer bucles de comunicación entre los directores de personal de las organizaciones responsables y miembros de la plantilla para garantizar que se tenga en cuenta la planificación de las trayectorias profesionales individuales	Mínimo
<input type="checkbox"/> Cooperación entre las organizaciones responsables para cubrir deficiencias de conocimientos potenciales	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Si es posible, implicar a socios externos (por ejemplo, consultores, universidades) para cubrir deficiencias de conocimientos	Aconsejable
<input type="checkbox"/> Contratación: plantearse adoptar una perspectiva "desde el exterior" contratando a personas procedentes de ámbitos no relacionados con el transporte para labores específicos (marketing) o en caso de carencia de conocimientos	Aconsejable

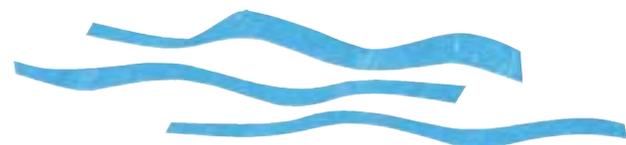




Szabo Bence

Secuencia de los puntos clave que deben completarse

1.	Identificación de las capacidades necesarias para cada fase del proceso de planificación del PTUS
2.	Identificación del conjunto de capacidades disponible dentro de las organizaciones responsables
3.	Identificación de la motivación y los planes estratégicos de desarrollo profesional (a nivel de la organización y de los miembros de la plantilla)
4.	Evaluación de las opciones de gestión de capacidades: formación, cooperación, contratación, subcontratación
5.	Comprobación de los recursos financieros disponibles para los recursos humanos y la gestión de capacidades
6.	Comprobación del calendario PTUS con respecto a las opciones de gestión de capacidades
7.	Acuerdo sobre el plan de gestión de capacidades
8.	Asignación de responsabilidades para tareas específicas
9.	Contratación de personal adicional (en caso necesario)
10.	Firma de contratos con socios externos, por ejemplo, consultores, universidades (en caso necesario)
11.	Acuerdo para el desarrollo o adquisición de unidades de formación (en caso necesario)
12.	Revisión y corrección regular del plan de gestión de capacidades (en distintas etapas durante el proceso de planificación)



El éxito del PTUS requiere que las partes implicadas se aventuren por territorios inexplorados en lo que se refiere a elaboración de políticas. Además de las tareas habituales, hay que emprender algunas nuevas, y para ello se modifican los procesos y contenidos. Deben establecerse distintas líneas de comunicación y modificarse los calendarios. En resumen, para traspasar las fronteras y transformar prácticas de planificación establecidas también es necesario crear una referencia políticamente aprobada, que deje claro a todas las partes quién hace qué y cuándo.

Objetivos

- Aclarar y formalizar las relaciones entre las partes y la aportación de recursos.
- Garantizar la responsabilidad de las acciones y la transparencia del proceso de planificación para todos.
- Garantizar una buena coordinación entre todas las actividades que se emprendan (C1-10, T1-5).
- Facilitar un proceso de planificación eficiente, con una utilización óptima de los recursos disponibles.
- Abordar los distintos riesgos de planificación.

Garantizar la viabilidad, eficiencia y coherencia globales

Actividades principales

- Elaboración de un plan de trabajo general para el proceso PTUS en el que se indiquen todos los puntos clave necesarios, y consecución de la aprobación política.
- Evaluación de riesgos y planificación para posibles imprevistos.
- Supervisión del progreso, ejecución del plan de trabajo y/o adaptación a los cambios.

Gestión técnica y financiera en las organizaciones

Calendario

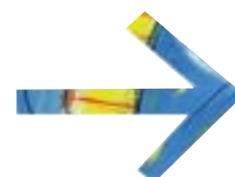
- Desde el principio del proceso: con la adopción del plan de trabajo para todo el proceso PTUS como punto clave.

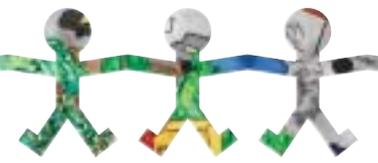
Actividad continuada

Lista de comprobación y puntos clave

Criterios de efectividad	Nivel
<input type="checkbox"/> Acordar procesos de gestión y tareas con todas las partes implicadas (responsable de las tareas PTUS)	Mínimo
<input type="checkbox"/> Garantizar el carácter vinculante del plan de gestión mediante su aprobación política	Mínimo
<input type="checkbox"/> Mantener la viabilidad del proceso (calendario), evaluar los riesgos de planificación y conservar la flexibilidad necesaria para contenerlos	Mínimo

Secuencia de los puntos clave que deben completarse
1. Clara descripción de la cobertura geográfica y temática del plan
2. Visión global del calendario general, asociada al proceso de toma de decisiones
3. Descripción de la relación con otros procesos de políticas en curso
4. Definición de la organización de la interacción entre las partes implicadas y los ciudadanos, y especificación de todas las aportaciones de recursos
5. Descripción de las relaciones entre los medios y las actividades de marketing
6. Desarrollo de una estrategia para la gestión de riesgos y una gestión de la calidad
7. Suministro de información práctica para facilitar la comunicación entre las partes implicadas
8. Adopción del plan por parte de los responsables políticos





6 Adopción y aprobación del plan

A lo largo de este manual se ha resaltado en numerosas ocasiones la necesidad imperativa de que el plan presupuestario y de acción sea aprobado formalmente. Esta aprobación es necesaria para garantizar un compromiso a largo plazo, tanto en la fase de debate colectivo preliminar, como posteriormente, de modo que tenga carácter vinculante para todos los implicados.

La fórmula exacta de esta aprobación dependerá del marco legislativo y de la estructura administrativa de cada país; no obstante, en general, debe conseguirse lo siguiente:

- Las autoridades responsables de elaborar el plan presupuestario y de acción para el PTUS deben a su vez adoptarlo y garantizar que se cumplan las normas nacionales aplicables y, si es necesario, los requisitos mínimos del PTUS. Asimismo, debe preverse la posibilidad de que cualquiera de las partes implicadas emprenda acciones legales contra el plan en caso de que no se respeten dichas normas.
- El plan presupuestario y de acción del PTUS debe ser evaluado según los efectos de las políticas y medidas aplicadas, los requisitos de forma y los progresos realizados, conforme a la Directiva CE sobre Evaluación Ambiental Estratégica (EAE). Para garantizar la fiabilidad de esta evaluación, deberá ser llevada a cabo por un organismo independiente.
- Si la obtención de fondos nacionales depende de que se cumplan los criterios de calidad del país, el plan presupuestario y de acción deberá ser aprobado también por una instancia superior de gobierno (según los resultados de la evaluación).



Huszar Boroka

I Glosario¹⁹

Concepto/acrónimo	Explicación
Accesibilidad	La accesibilidad de una actividad se refiere a la facilidad que tiene un individuo para llegar a los lugares donde dicha actividad se realiza.
Compromiso	Proceso consistente en identificar a todas las partes implicadas e incorporar sus problemas, necesidades y valores en el punto adecuado del proceso PTUS.
Enfoque integrado	Integración entre las prácticas y políticas aplicadas en los distintos medios de transporte, sectores políticos, entes públicos y privados, distintas instancias gubernamentales y los gobiernos colindantes.
Enfoque participativo	Se refiere a la implicación de los ciudadanos y de las partes interesadas desde el inicio y a lo largo de todo el proceso de toma de decisiones, aplicación y evaluación. Este proceso implica también, por un lado, la adquisición de nuevas capacidades por parte de la localidad para gestionar situaciones complejas, por otro, la garantía de la igualdad de género.
Escenario "curso normal"	Se refiere a la evolución que se registraría en caso de aplicar las medidas ya programadas.
Escenario "medidas cero"	Se refiere a la evolución que se registraría si no se emprendiera ninguna acción (sólo aplicable a la predicción de tendencias exógenas).
Escenarios "alternativos"	Se refiere a la evolución que se registraría en caso de aplicar políticas y medidas novedosas.
Evaluación	Examen de los resultados comparándolos con los puntos clave y los objetivos marcados. Las evaluaciones se realizan en diversos momentos durante el desarrollo del PTUS y tras su aplicación.
Evaluación ex-ante (análisis preliminar)	Proceso consistente en analizar el desarrollo potencial de una política o estrategia. La evaluación ex-ante ayuda a elegir la opción más adecuada entre varias.
Evaluación ex-post	Revisión de las distintas fases de aplicación y planificación del PTUS y de los resultados del proceso de toma de decisiones.
Igualdad de género	Igualdad de oportunidades, derechos y responsabilidades entre los hombres y las mujeres en el sector del transporte.
Indicador	Se refiere a un dato concreto (generalmente cuantitativo) utilizado para evaluar los progresos en la consecución de una meta u objetivo. Por ejemplo, el número de accidentes de tráfico es un indicador de la seguridad.
Indicador de resultados	Medida de los efectos, beneficios y cambios experimentados por las distintas partes implicadas durante o después de la aplicación de un proyecto.
Inserción social	Consideración de las necesidades de toda la comunidad, incluidos los grupos vulnerables: infancia, personas con discapacidad, ancianos, hogares con bajo nivel de ingresos, minorías, etc. La inserción social consiste asimismo en: garantizar un acceso igualitario a los servicios públicos y asegurar la asequibilidad y accesibilidad de todos los medios de transporte; crear un mercado laboral igualitario y facilitar el empleo mediante medidas relacionadas con los transportes.
LTP	Local Transport Plan, plan de transporte local del Reino Unido (véase capítulo 2.2).
Meta	Conjunto general de mejoras que quiere lograr una ciudad. Las metas determinan la dirección hacia la cual debe avanzarse, pero no los medios para hacerlo.
Cometidos (en este manual)	Son actividades de apoyo, preparatorias y complementarias a las "tareas", cruciales para que el proceso PTUS llegue a buen término. Son las acciones necesarias para: hacer surgir nuevas formas de pensamiento, establecer unos métodos de planificación que impulsen el PTUS y crear un marco institucional estable en el que puedan desarrollarse estas políticas innovadoras de transporte urbano.
Modelo	Representación (matemática) de las relaciones entre los sistemas de transporte (también vinculado a la utilización del suelo); muy utilizados para pronosticar los resultados de las estrategias de transporte.

¹⁹ Este glosario ha sido elaborado a partir de elementos tomados de la versión completa del manual PILOT-SUTP, el manual GUIDEMAPS y la Guía para responsables políticos de PROSPECTS (en el capítulo III, "Enlaces a información complementaria", encontrará los hipervínculos a los sitios web correspondientes).



Concepto/acrónimo	Explicación
Objetivos	Valor deseado de un indicador. Los objetivos son la expresión material de las políticas seleccionadas. Aplicados a un tema en concreto (indicadores), permiten hacer una comparación entre el "antes" y el "después".
Parte implicada	Particular, organización o grupo afectado por un proyecto o al que puede afectar un proyecto y su aplicación. Este término incluye tanto al público en general como a un amplio espectro de grupos (empresas, administraciones públicas y grupos de interés especial).
Participación ciudadana	Acción de dar a los ciudadanos la oportunidad de incorporarse al debate y al proceso de toma de decisiones y fomentar su implicación mediante distintas herramientas.
Participación/compromiso de las partes implicadas	Implicación, en distinto grado, de particulares, grupos y organizaciones en el proceso de toma de decisiones referentes al transporte mediante distintas herramientas.
PDU	Plan de Déplacements Urbains, Plan de transporte urbano aplicado en Francia (véase el capítulo 2.2).
Plan de gestión de capacidades	Estrategia que explica y determina cómo adquirir y mantener las capacidades necesarias a lo largo del proceso PTUS. El plan debe incluir una lista de organizaciones o particulares, tanto internos como externos, a los que pueda encargarse la realización de ciertas tareas.
Plan de trabajo	Documento en el que se indican, de forma detallada y con una perspectiva realista, las acciones que deben llevarse a cabo, los recursos y las escalas de tiempo. Todo esto permite además analizar los progresos realizados.
Principios SMART	Específicos (Specific), Cuantificables (Measurable), Orientados a la acción (Action-oriented), Realistas (Realistic), Planificados temporalmente (Time-related).
PTUS	Plan de transporte urbano sostenible (ver definición completa en el capítulo 2.1).
Seguimiento	Control continuo de los progresos realizados mediante la recopilación de datos y la comparación de las fuentes de datos existentes.
Tareas (en este manual)	Actividades necesarias para crear y poner en marcha unas políticas de transporte urbano concretas, plasmadas en un "plan presupuestario y un plan de acción" adoptado y aprobado formalmente. El conjunto de estas tareas es lo que se denomina "proceso PTUS".
Utilización del suelo	Función a la que se destina una zona: residencial, industrial, comercial, agrícola o recreativa.
Visión	Descripción cualitativa del futuro que se desea para la ciudad. Sirve para guiar la creación de las medidas PTUS.

II Definiciones

“Plan de transporte urbano sostenible (PTUS)”

En el capítulo 2.1 encontrará una definición exhaustiva, extraída del proyecto PILOT.

Un “Sistema de transporte sostenible” (Consejo de transporte de la UE 2001):

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades con seguridad y de manera compatible con la salud humana y del ecosistema, fomentando la igualdad dentro de cada generación y entre las generaciones sucesivas;
- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- limita las emisiones y los residuos dentro de los márgenes de absorción del planeta, utiliza recursos renovables a un nivel idéntico o inferior a su tasa de generación y usa recursos no renovables a un nivel inferior o igual al de la tasa de desarrollo de sustitutos renovables, reduciendo al máximo el impacto en el uso del suelo y la generación de ruidos.

Un “Sistema sostenible de transporte y utilización del suelo” (PROSPECTS 2005):

- facilita el acceso eficiente a los bienes y servicios para todos los habitantes del área urbana
- protege el medio ambiente, el patrimonio cultural y los ecosistemas de esta generación, y
- no pone en peligro las oportunidades de las generaciones futuras de disfrutar de al menos el mismo nivel de bienestar actual, incluido el bienestar que aportan el entorno natural y el patrimonio cultural.

III Más información

Las siguientes tablas contiene enlaces a una serie de documentos externos en los que el usuario encontrará más información sobre el proceso PTUS y sobre tareas y cometidos específicos.

Recursos de información general: más información sobre el proceso PTUS

PILOT – Manual del Plan de Transporte Urbano Sostenible (PTUS). Guía para las partes interesadas en la movilidad urbana. (Versión completa)

El documento es la versión detallada de cada tarea y cometido descritos en este manual, incluyendo una descripción más completa y ejemplos de buenas prácticas. Esta versión completa del manual incluye igualmente un capítulo conciso sobre políticas y medidas.

Disponible en el sitio web de PILOT: www.pilot-transport.org

Grupo de trabajo de expertos sobre el PTUS, Informe final D4 (2004)

El grupo de trabajo de expertos sobre Planes de Transporte Urbano Sostenible (PTUS) fue constituido por la Comisión Europea en el marco de la preparación de la estrategia temática sobre medio ambiente urbano. El objetivo del informe final era recopilar las recomendaciones del grupo de expertos para la Comisión Europea. Así pues, el informe debía reflejar y resumir los puntos de vista del grupo sobre: el diseño de procedimientos, medidas e instrumentos para el PTUS, los contenidos de una directiva potencial, y las acciones necesarias para impulsar el PTUS en las aglomeraciones urbanas europeas.

El informe ha sido una base de referencia fundamental para el proyecto PILOT.
http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

Más información sobre las tareas

No	Tarea	Descripción de la fuente
1	Análisis de situación y construcción de escenarios [p.25]	Ver las subtareas
1.1	Inventario de planes y políticas existentes [p.26]	SMILE Impulso a Políticas de Transporte Urbano Sostenible – Recomendaciones para las Autoridades Locales (2002-2004) El proyecto SMILE tiene como objetivo contribuir a identificar y encontrar soluciones comunes a los problemas de movilidad urbana. En el capítulo Enfoque integrado / Planes de transporte urbano, se describen una serie de enfoques, uno de los cuales es “Planificar y organizar” (p.10), que está relacionado con la tarea 1.1. www.smile-europe.org/PDF/guide_recommendations_en.pdf
1.2	Análisis de situación [p.27]	Grupo de trabajo de expertos sobre el PTUS, Informe final D4 Final (2004) (ver también las fuentes generales más arriba) El informe hace hincapié en la importancia de hacer un análisis de la situación y construir un escenario de referencia (pp.16 – 17). También contiene referencias útiles para elaborar listas comunes de indicadores (p.27). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf





1.3	Construcción de escenarios [p.28]	<p>Sitio web de la Guía para el Análisis del Transporte – WebTAG (Departamento de transportes, DfT, Reino Unido)</p> <p>El sitio web contiene una guía completa para el análisis preliminar de proyectos relativos a los transportes y numerosos consejos sobre cómo plantear y llevar a cabo estudios sobre este tema. La web ofrece indicaciones útiles para la construcción de escenarios. www.webtag.org.uk</p> <p>PROSPECTS – Guía metodológica</p> <p>El objetivo primordial de PROSPECTS (2002-2003) era proporcionar a las ciudades una guía completa sobre cómo elaborar estrategias en el campo de los transportes y de la utilización del suelo y cómo abordar mediante ellas el reto de la sostenibilidad. Esta guía metodológica, destinada a profesionales en la materia, contiene información sobre cómo pronosticar los efectos de las medidas (pp.66-80). Asimismo, hay un capítulo dedicado a las técnicas de predicción (pp.157-170). www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del14mg.pdf</p>
2	Visión, metas y objetivos [p.29]	Véanse las subtareas
2.1	Visión común de las partes implicadas [p.30]	<p>Guía sobre buenas practicas en la elaboración de planes de transportes locales (Departamento de transportes, DfT, Reino Unido)</p> <p>Noviembre de 2005</p> <p>La guía ofrece un conjunto de buenas prácticas, extraídas de ciertos planes de transporte locales (LTP), destinadas a que unas administraciones puedan aprender de otras. El capítulo 4 de la guía se centra en las buenas prácticas en materia de perspectivas de futuro (visión común). www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/agoodpracticeguidefortheleve3656</p>
2.2	Establecimiento de metas [p.31]	<p>Sitio web de la Guía para el Análisis del Transporte WebTAG (Departamento de transportes, DfT, Reino Unido)</p> <p>(véase también la tarea 1.3)</p> <p>WebTAG incluye una sección especial sobre: metas y objetivos, en concreto sobre los objetivos del gobierno británico para el transporte; metas locales y regionales; metas y objetivos; y problemas. www.webtag.org.uk/webdocuments/2_Project_Manager/2_Objectives_and_Problems/index.htm</p>
2.3	Objetivos de los indicadores de resultados [p.32]	<p>Guía completa sobre planes de transporte locales: segunda edición (Departamento de transportes, DfT, Reino Unido), 2006</p> <p>Este documento recopila las recomendaciones del gobierno británico a las administraciones locales sobre el enfoque y los métodos que deben aplicar a la hora de elaborar sus planes de transporte (LTP). www.dft.gov.uk/pgr/regional/ltp/guidance/fltp/fullguidanceonlocaltransport3657</p> <p>La segunda parte aborda, entre otros, los siguientes temas. "Objetivos en el ámbito local" e "Indicadores y trayectorias".</p> <p>Grupo de trabajo de expertos sobre el PTUS, Informe final D4 Final (2004) (consulte también las fuentes generales más arriba)</p> <p>Contiene referencias útiles para elaborar listas comunes de indicadores (p.27). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf</p>
3	Plan presupuestario y de acción [p.33]	<p>Sitio web de la Guía para el Análisis del Transporte WebTAG (Departamento de transportes, DfT, Reino Unido) (véase también la tarea 1.3)</p> <p>Incluye recomendaciones sobre ciertos factores relacionados con la tarea 3 (por ejemplo, diseño, creación de soluciones, análisis preliminar) www.webtag.org.uk</p> <p>Planes de transporte urbano sostenible (PTUS) y medio ambiente urbano: políticas, efectos y simulacros (Rupprecht Consult 2005)</p> <p>Revisión de las evaluaciones disponibles sobre PTUS, con el fin de ofrecer un resumen estructurado de resultados empíricos. Hincapié en el ruido, la calidad del aire y las emisiones de CO2. http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm</p> <p>Greater Bristol Joint Local Transport Plan (UK 2006)</p> <p>Buen ejemplo práctico de un programa LTP (véase el capítulo 11). www.westofengland.org/site/FinalJointLocalTransportPlan200607201011_2870.asp</p>

4	Asignación de responsabilidades y recursos [p.34]	CERTU es un centro de investigación nacional francés dedicado al transporte sostenible. CERTU ha elaborado un informe con las experiencias extraídas de ciertos experimentos nacionales, llevados a cabo en proyectos de infraestructuras de carreteras urbanas (pp.217-221). En francés. www1.certu.fr/catalogue/scripts/pur.asp?title_id=885&lg=0
5	Seguimiento y evaluación [p.35]	Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) Ofrece ejemplos y recomendaciones de buenas prácticas sobre: implicación de las partes interesadas, participación de los ciudadanos y gestión de proyectos de transportes en entornos locales y regionales. El volumen 1 del manual, "Conceptos y herramientas", aborda entre otros temas el control de proyectos (p.58 y ss.) y el seguimiento y evaluación de los resultados (p.60 y ss.). El volumen 2, "Fichas informativas", trata con más detalle los siguientes temas: indicadores (p.70 y ss.), seguimiento de los progresos (p.72 y ss.), recopilación y almacenamiento de datos (p.74 y ss.), indicadores de resultados (p.76 y ss.) y evaluación posterior a la aplicación (p.78 y ss.). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en PROSPECTS (2000-2003) (véase también la tarea 1.3) La Guía para responsables de la toma de decisiones (Decision-Makers' Guide-book) trata el tema de la toma de decisiones, las políticas y las herramientas de apoyo disponibles. También trata aspectos como el análisis preliminar y la evaluación (p.32 y ss.). La Guía metodológica incluye información más detallada sobre las herramientas disponibles para realizar valoraciones técnicas (p.33 y ss.), evaluaciones (p.25 y ss.), controles (p.27 y ss.), previsiones y análisis. http://www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

Más información sobre los cometidos

no	Cometido	Descripción de la fuente
1	Calendario del proceso de aplicación [p.37]	Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) (véase también la tarea 5) El volumen 2 del manual GUIDEMAPS, "Fichas informativas", aporta información sobre la gestión de los plazos en procesos de planificación abierta (pp.22-23). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en
2	Coordinación estratégica y relaciones entre las partes [p.38]	Proyecto TIPP (Transport Institutions in the Policy Process) El objetivo del proyecto era analizar el papel de las instituciones en la elaboración y aplicación de políticas de transporte. El proyecto aporta un marco de análisis e introduce conceptos útiles para entender mejor este tipo de procesos (véase el documento D1). También incluye recomendaciones que pueden ser útiles para la puesta en marcha de un proceso PTUS en entornos locales (D7). Además, se han analizado en profundidad ciertos procesos novedosos en la aplicación de políticas de transporte (estudios de caso). www.strafica.fi/tipp/about.html Laboratorio para la investigación en estrategia prospectiva y organización (LIPSOR) Es un centro dedicado a la creación y perfeccionamiento de herramientas para la realización de análisis estratégicos y apoyo a la toma de decisiones. Aunque se centra sobre todo en empresas, la mayoría de las herramientas también son útiles en un contexto de formulación de políticas, como es el PTSU (por ejemplo, el método MACTOR y otras técnicas comunes como Delphy). Para la mayoría de las herramientas, hay una "caja de herramientas para la planificación de escenarios" on line, que contiene una introducción a la herramienta en inglés, francés y español. www.3ie.fr/lipsor





3	Responsabilidad y cobertura geográfica [p.39]	Grupo de trabajo de expertos sobre el PTUS , Informe final D4 Final (2004) (consulte también las fuentes generales antes mencionadas) Un documento complementario al informe del grupo de expertos incluye un capítulo sobre "Cobertura geográfica y responsabilidad", en el que se describe cómo se organizan en la práctica estos temas en Francia, Italia y el Reino Unido (véase el capítulo 1.2, p.4, del documento complementario). http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
4 & 5	Participación ciudadana [p.40] y Participación de las partes implicadas [p.41]	Fuentes comunes para los cometidos 4 & 5 Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) (véase también la tarea 5) El volumen 1 del manual GUIDEMAPS incluye una introducción a los aspectos más importantes sobre la implicación y la participación (p.26 y ss.). El volumen 2 contiene fichas informativas sobre ciertos elementos clave (pp.28, 32, 58), y fichas de 32 herramientas para la implicación, en las que se explica el objetivo y uso de cada una y otros temas prácticos relacionados (p.80 y ss.). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en PROSPECTS (2000-2003) (véase también la tarea 1.3) La Guía para responsables de la toma de decisiones (Decision-Makers' Guide-book) incluye un capítulo de "Participación" (p.8). www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html Guía de métodos participativos – Manual para profesionales (2003), publicación conjunta de la Fundación Rey Balduino y del Instituto Flamenco para la Evaluación de la Ciencia y la Tecnología (viWTA). Se trata de una guía práctica sobre el inicio y gestión de proyectos participativos, incluida la participación ciudadana y la implicación de las partes interesadas. www.kbs-frb.be/code/page.cfm?id_page=153&id=361&lang=EN
6	Integración de políticas [p.42]	El tema de la integración de políticas es muy amplio y, por tanto, también lo es el conjunto de referencias disponibles (que dependerán de las vinculaciones que establezcamos). No obstante, sí que es verdad que están surgiendo numerosas publicaciones sobre este tema, aplicado al transporte sostenible, y que el tema de la integración entre políticas está adquiriendo cada vez más relevancia. Incluimos los siguientes documentos de referencia: Banister, D. 2005. Unsustainable transport – city transport in the new century (Transporte no sostenible. Transporte urbano en el nuevo siglo). Routledge: Londres/ Nueva York Williams, K. ed. Spatial planning, urban form and sustainable transport (Ordenación territorial, transporte urbano y sostenible). Ashgate: Hampshire
7	Inserción social e igualdad de género [p.43]	Proyecto MATISSE (Metodología para la evaluación de los impactos del transporte en la exclusión social) El objetivo primordial del proyecto era crear una herramienta para evaluar el impacto de las políticas y medidas de transporte en la exclusión social. El proyecto desembocó en un manual para la evaluación de los impactos de las políticas de transporte en la exclusión social. www.matisse-eu.com Página web sobre integración social del Departamento de transportes (DfT, Reino Unido) El objetivo de la Unidad de Movilidad e Inclusión es promover un transporte social y, para ello, estudia los vínculos entre transporte y exclusión social, analiza los aspectos de la integración social y las necesidades de transporte de los distintos grupos sociales, y se encarga de establecer contactos con otros organismos de gobierno. www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/sectionhomepage/dft_needs_page.hcsp

8	Información y relaciones públicas [p.44]	<p>Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) (véase también la tarea 5) El proyecto ofrece numerosas herramientas sobre el tema de la información y las relaciones públicas; por ejemplo, en el volumen 1 del manual: "Estrategias mediáticas" (p.48), "Estrategia de" (p.50) y otros materiales publicados sobre información pública (p.66). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en</p> <p>Elaboración de campañas para un trabajo más eficiente, Departamento de transportes (DfT, Reino Unido) Este informe de recomendaciones se basa en las experiencias del proyecto TAPESTRY, que trata temas como el diseño, la gestión y la evaluación de campañas. El documento tiene como objetivo informar a los responsables de la toma de decisiones en las administraciones locales y en otras organizaciones sobre las ventajas que supone fomentar el transporte sostenible, les anima a que lo impulsen y les aporta las herramientas necesarias para hacerlo. www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/smarterchoices/campaign/</p>
9	Gestión de capacidades [p.45]	<p>Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) (véase también la tarea 5) El volumen 1 del manual, "Conceptos y herramientas", aborda entre otros temas la creación de equipos de gestión de proyectos (p.42 y ss.) y la gestión de capacidades (p.44 y ss.). El volumen 2, "Fichas informativas", trata con más detalles algunos aspectos relacionados con la gestión de capacidades (p.14 y ss., p.16 y ss., p.18 y ss., p.24 y ss.). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en</p> <p>Conclusiones sobre la gestión de capacidades extraídas de la evaluación del LTP (Reino Unidos) Una evaluación sobre la introducción de los Planes de Transporte Locales (LTP), destinada a las administraciones locales británicas, destaca la importancia de la gestión de las capacidades para lograr que la gestión de los cambios sea efectiva (los cambios organizativos y culturales dentro del gobierno local, resultantes de la introducción del proceso LTP (p.16 y ss., 151 y ss.). www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_localtrans/documents/divisionhomepage/032391.hcsp</p>
10	Gestión y organización [p.47]	<p>Proyecto GUIDEMAPS (2002-2004) (véase la tarea 5) El volumen 1 del manual, "Conceptos y herramientas", ofrece unas directrices sobre buenas prácticas para la gestión y toma de decisiones (pp.30-33). El volumen 2, "Fichas informativas", trata con más detalle el tema de la gestión de recursos (Ficha 11 p.26-27) y cómo superar las barreras del proceso de gestión (Ficha 31 p.66). www.civitas-initiative.org/cms_pages.phtml?id=349&lan=en</p> <p>EFQM La Fundación Europea para la Gestión de la Calidad es una organización sin ánimo de lucro que ha creado un método para la gestión total de la calidad en las empresas (también aplicable a organismos públicos). www.efqm.org</p>



