Esquema de auditoria ADVANCE definitivo y directrices
### ADVANCE - Esquema de auditoría y certificación para mejorar la calidad de los planes de movilidad urbana sostenible en las ciudades

<table>
<thead>
<tr>
<th>Coordinador:</th>
<th>Jörg Kastelic</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)</td>
<td><a href="mailto:kastelic@fgm.at">kastelic@fgm.at</a></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>+43 316 / 810451-36</td>
</tr>
<tr>
<td>Autor:</td>
<td>Veerle Duportail</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vincent Meerschaert</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Traject</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td><a href="mailto:vdu@traject.be">vdu@traject.be</a></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>+32 9 / 242 32 80</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Fecha inicial de la acción: | 08/11/2012 |
| Fecha final de la acción: | 07/11/2013 |
| Duración: | 12 meses |

| Proyecto: | ADVANCE |
| Núm. de contrato: | IEE/10/199 (S12.589412) |

| Objeto: | WP2 - Desarrollo y mejora del esquema de auditoría ADVANCE |
| Versión: | 1 |

| Elaborado por: | Veerle Duportail, Traject  |
| | Vincent Meerschaert, Traject  |
| Fecha: | 29/10/2013 |

| Revisado por: | UNIPI, DDL |
| Fecha: | 08/11/2013 |

| Revisado por: | TRAJECT |
| Fecha: | 15/11/2013 |

---

**Aviso Legal:**

La responsabilidad del contenido de esta publicación es exclusiva de los autores. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. Ni la EACI (Executive Agency for Competitiveness and Innovation) ni la Comisión Europea son responsables del uso que pueda hacerse de la información contenida en este documento.
Índice

1 ADVANCE .......................................................................................................................... 5
   1.1 Presentación de ADVANCE ......................................................................................... 5
   1.2 Gestión de la calidad total en la planificación de la movilidad sostenible .......... 6
   1.3 Objetivos de la auditoría ADVANCE ........................................................................... 7
   1.4 Grupo objetivo ............................................................................................................... 7
   1.5 Acerca de este documento .............................................................................................. 7

2 Plan de Movilidad Urbana Sostenible ............................................................................. 9
   2.1 Introducción .................................................................................................................... 9
   2.2 Definición ........................................................................................................................ 9
   2.3 Finalidad de un PMUS ................................................................................................... 9
   2.4 Ámbito de aplicación de un PMUS .................................................................................. 9
   2.5 Beneficios de un PMUS ................................................................................................. 10
   2.6 Características del enfoque del PMUS ......................................................................... 11
   2.7 El proceso del PMUS ...................................................................................................... 12

3 La auditoría ADVANCE - descripción paso a paso .......................................................... 14
   3.1 Auditoría ADVANCE paso a paso ............................................................................... 15
   3.2 Descripción detallada de los elementos clave de la auditoría ADVANCE .......... 28
   3.3 Funciones de la auditoría ADVANCE ........................................................................ 40

4 Anexo I - Descripción detallada de los elementos metodológicos y los campos de actuación
   ........................................................................................................................................... 44
   4.1 Elemento metodológico 1 - Situación previa ................................................................. 45
   4.2 Elemento metodológico 2 - Visión y estrategia ............................................................ 48
   4.3 Elemento metodológico 3 - Organización ................................................................... 50
   4.4 Elemento metodológico 4 - Implementación ............................................................... 52
   4.5 Elemento metodológico 5 - Seguimiento y evaluación .............................................. 54
   4.6 Campo de actuación 1 - Gestión del aparcamiento ..................................................... 55
   4.7 Campo de actuación 2 - Diseño urbano, paisaje urbano y medidas de reducción del tráfico .......................................................... 56
   4.8 Campo de actuación 3 - Movilidad a pie ..................................................................... 57
   4.9 Campo de actuación 4 - Movilidad en bicicleta ........................................................... 58
   4.10 Campo de actuación 5 - transporte público ............................................................... 61
   4.11 Campo de actuación 6 - Movilidad en vehículo privado ............................................. 63
   4.12 Campo de actuación 7 - Gestión de la movilidad ....................................................... 64
   4.13 Campo de actuación 8 - Gestión del transporte urbano de mercancías ................. 66

5 Anexo II - cuestionario ADVANCE ................................................................................... 67

6 Anexo III - Glosario ........................................................................................................... 69
   6.1 Glosario General ........................................................................................................... 69
   6.2 Glosario de la auditoría ADVANCE ............................................................................ 72
   6.3 Referencias ..................................................................................................................... 74
Índice de figuras

Figura 1 Proceso de implementación del proyecto ADVANCE .................................................. 5
Figura 2 Escala de desarrollo de la gestión de la calidad.......................................................... 6
Figura 3: Ciclo del PMUS en relación con los elementos metodológicos y los campos de actuación ........................................................................................................ 12
Figura 4: Carácter dinámico del proceso del PMUS en ADVANCE ........................................ 13
Figura 5: Esquema de auditoría ADVANCE ................................................................................ 14
Figura 6: Telaraña de los elementos metodológicos .................................................................. 32
Figura 7: Telaraña del campo de actuación ................................................................................ 33
Figura 8: Diagrama de barras de los elementos metodológicos ............................................... 33
Figura 9: Ejemplo de certificado ADVANCE .............................................................................. 36
Figura 10: Organigrama de la certificación ADVANCE ............................................................ 37
Figura 11: Elementos de la situación previa en el ciclo del PMUS ............................................ 45
Figura 12: Elementos de la visión y estrategia en el ciclo del PMUS .......................................... 48
Figura 13: Elementos de la organización en el ciclo del PMUS .................................................. 50
Figura 14: Elementos de implementación, incluidos los campos de actuación .......................... 52
Figura 15: Elementos del seguimiento y estrategia en el ciclo del PMUS ................................. 54
Figura 16: Extracto del cuestionario ADVANCE - hoja de elementos metodológicos .......... 67
Figura 17: Extracto del cuestionario ADVANCE - hoja de campos de actuación ..................... 68
1 ADVANCE

1.1 Presentación de ADVANCE

ADVANCE es un proyecto financiado por el programa Intelligent Energy Europe (IEE) que se extiende de 2011 a 2014. Su objetivo consiste en mejorar la eficiencia energética del transporte urbano y reducir la demanda de transporte en las ciudades europeas. Para alcanzar estos objetivos, ADVANCE desarrolla, prueba y aplica la auditoría ADVANCE.

La auditoría ADVANCE es una herramienta que analiza los puntos fuertes y los puntos débiles de la planificación de la movilidad sostenible actual de una ciudad y ofrece indicaciones claras para la mejora. Las medidas y los campos de acción para mejorar la planificación de la movilidad sostenible de la ciudad pueden extraerse directamente del plan de acción derivado del proceso de auditoría. El plan de acción puede utilizarse como base para el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante, PMUS) nuevo o actualizado.

DEFINICIÓN

La auditoría ADVANCE es una práctica herramienta de auditoría para mejorar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. La auditoría ADVANCE propone un método sistemático de evaluación y guía, muestra el potencial para que el PMUS sea un éxito (aún mayor) y da un valor añadido a la ciudad.

Una ciudad que lleva a cabo una auditoría ADVANCE y cumple con los criterios acordados (véase 3.2.6) obtendrá el certificado ADVANCE. Repetir la Auditoría ADVANCE cada 5 años indicará progreso en la planificación de la movilidad sostenible de la ciudad.
1.2 Gestión de la calidad total en la planificación de la movilidad sostenible

De acuerdo con los principios de la gestión de la Calidad Total (en inglés Total Quality Management), la calidad excelente es el resultado de la mejora continua obtenida mediante la aplicación del ciclo de éxito repetitivo\(^1\) con el fin de satisfacer las necesidades de la ciudad. A partir de ahí, ADVANCE considera la planificación de la movilidad sostenible como un proceso dinámico que puede describirse con el Esquema de Auditoría ADVANCE.

La base de la evaluación del esquema de Auditoría ADVANCE son los llamados elementos metodológicos y los campos de actuación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible:

- **Los Caminos de actuación** son acciones y medidas descritas en un PMUS;
- **Los elementos metodológicos** están relacionados con el proceso de un PMUS.

![Figura 2 Escala de desarrollo de la gestión de la calidad](image)

Se han definido tres categorías para identificar el estado de un PMUS y la política de movilidad urbana sostenible de una ciudad:

1. **Ciudades debutantes**: Estas ciudades no tienen un PMUS ni ninguna estrategia de movilidad sostenible. La ciudad toma medidas ad hoc si surge un problema de movilidad urgente y sólo da soluciones a corto plazo y puramente técnicas a los problemas de movilidad.

   Para las ciudades debutantes, el esquema de auditoría ADVANCE constituye una primera oportunidad para considerar y reflexionar sobre la planificación de la movilidad urbana sostenible con la asistencia de un auditor autorizado. La auditoría ADVANCE dará lugar a un plan de acción que a la larga puede servir de base para el desarrollo de un PMUS.

2. **Ciudades en progreso**: La ciudad tiene un PMUS y existe una visión común sobre la estrategia de movilidad a seguir. Existe un enfoque sistemático de los problemas de movilidad reales o previstos. La ciudad inicia un proceso para evaluar la política de movilidad actual e identificar los campos susceptibles de mejora.

   **Las ciudades en progreso** podrán detectar las lagunas y los aspectos más débiles de su PMUS gracias al enfoque estandarizado del esquema de auditoría ADVANCE. La participación de las partes interesadas y la priorización de acciones bajo la dirección del auditor permitirán una actualizar / reformar el plan y la política de movilidad local.

3. **Ciudades avanzadas**: La ciudad tiene un PMUS y una estrategia de movilidad clara. La política de movilidad se evalúa constantemente y se utilizan indicadores de calidad. La ciudad se anticipa a los problemas de movilidad previstos gracias al seguimiento. La política de movilidad está orientada al futuro e implementa soluciones innovadoras.

   Para las **ciudades avanzadas**, el esquema de auditoría ADVANCE constituye una herramienta y una oportunidad para analizar de forma crítica la política de movilidad.

---

\(^{1}\) El ciclo de éxito repetitivo se refiere al ciclo PMUS definido en el proyecto ELTIS plus (Véase 2.6.)
existente. Los beneficios de la auditoría ADVANCE se observarán en el perfeccionamiento de la estrategia de movilidad y en la mejora de los procesos relacionados con un PMUS.

1.3 Objetivos de la auditoría ADVANCE

El esquema de auditoría ADVANCE pretende sistematizar el proceso de planificación de la movilidad mediante:

- la evaluación del plan y las políticas de movilidad urbana sostenible;
- la descripción de los puntos fuertes y los puntos débiles en los distintos elementos de planificación;
- la priorización de acciones de mejora con las partes interesadas relevantes.
- la elaboración de un plan de acción ADVANCE que servirá de base para un PMUS nuevo o actualizado.

El esquema de auditoría no sólo pretende mejorar la calidad del PMUS para completar el trabajo administrativo de la planificación y la política de movilidad de la ciudad, sino que también tiene la intención de analizar, sistematizar y mejorar todo el proceso de desarrollo del PMUS (participación de los ciudadanos y las partes interesadas, presencia de una visión clara, colaboración entre distintos departamentos - planificación urbana, tráfico... - , etc.) Estos elementos de "proceso" se analizarán mediante los elementos metodológicos y la implementación de medidas y acciones en la ciudad mediante los campos de actuación.

1.4 Grupo objetivo

Las ciudades serán las principales beneficiarias de la implementación del esquema de auditoría ADVANCE y se beneficiarán de:

- El desarrollo de un Plan de Acción Local (incluyendo recomendaciones para mejorar la planificación de la movilidad sostenible de la ciudad).
- La creación de una imagen positiva como ciudad sostenible.
- La concesión del certificado ADVANCE.
- La mejora de las bases para futuros proyectos financiados por la UE.
- Un incremento de las posibilidades de recibir financiación nacional para la implementación de la auditoría ADVANCE.

La auditoría ADVANCE puede llevarse a cabo en ciudades pequeñas, medianas y grandes. El tamaño de las ciudades participantes que han probado y aplicado la auditoría ADVANCE, va desde unos 35,000 habitantes (Agioi-Anargyroi, Grecia) a más de 400.000 (Szczecin, Polonia). Pero la auditoría ADVANCE también es apta para ciudades más grandes.

El número de habitantes no es el único criterio para definir el grupo objetivo. También deben tomarse en consideración las competencias de la ciudad para tomar decisiones de movilidad.

1.5 Acerca de este documento

El esquema de auditoría ADVANCE ofrece a las ciudades la posibilidad de analizar los puntos fuertes y los puntos débiles de la política y el PMUS existente en la ciudad. Con la ayuda de un auditor ADVANCE formado, las ciudades recorren un proceso de auditoría. Las ciudades que aprueban la auditoría ADVANCE con éxito reciben una certificación.

Este documento muestra las distintas fases del proceso de auditoría, proporciona directrices para la ciudad y el auditor y describe los criterios de certificación.
El esquema de auditoría ADVANCE no es un modelo teórico, sino que ya se ha llevado a la práctica durante su fase de desarrollo.

El esquema de auditoría ADVANCE definitivo se basa en discusiones en el seno del consorcio\(^2\), un primer ensayo realizado en 3 ciudades\(^3\), las valoraciones de la red EUROCITIES, las valoraciones de la junta científica QUEST\(^4\) y un segundo ensayo en 6 ciudades\(^5\) y 7 municipios de Bruselas\(^6\). Para empezar, el concepto del PMUS se describe en el capítulo 2, donde se expone la definición, el propósito, el ámbito de aplicación y las características de los PMUS.

El Capítulo 3 está dedicado a presentar la auditoría paso a paso. Una descripción detallada de los elementos metodológicos y los campos de actuación figura en el Anexo I, el Anexo II presenta el cuestionario ADVANCE y el Anexo III incluye el glosario ADVANCE.

---

\(^2\) 3ª reunión del consorcio, 18-20 de abril de 2012 en Bruselas y 4ª reunión del consorcio, Malmö 3-5 de diciembre de 2012

\(^3\) Szczecin, Malmö y Schaerbeek, verano - otoño de 2012

\(^4\) Los miembros de la junta científica QUEST son: Heiner Monheim, Allen Creedy, Tony May

\(^5\) Agioi-Anarg & Kamatero, Judenburg, Maribor, Ploiesti, Terrassa, Zilina, primavera-verano de 2013

\(^6\) Anderlecht, Evere, Ganshoren, Jette, Schaerbeek, Ukkel, Watermael-Bosvoorde, primavera-verano de 2013
2 Plan de Movilidad Urbana Sostenible

2.1 Introducción

Los PMUS definen un conjunto de medidas relacionadas entre sí para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas actuales y futuras. Son el resultado de un enfoque de planificación integrada y examinan todos los modos y formas de transporte en las ciudades y las áreas metropolitanas. Lo interesante de los planes de movilidad urbana sostenible es que se basan en actividades de planificación existentes.

En Europa existen distintas maneras de enfocar la planificación de la movilidad urbana sostenible. Mientras que algunos países, como Francia y el Reino Unido, pueden considerarse precursores, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible constituyen una herramienta de planificación nueva o todavía desconocida en otras partes de la Unión Europea.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible significan "Planificación para las personas". Planificación de la movilidad urbana sostenible significa avanzar en la dirección correcta.

El proyecto ELTIS Plus (http://mobilityplans.eu/) pone de relieve los beneficios de los PMUS en comparación con los planes de transporte tradicionales. Asimismo, intenta definir los requisitos mínimos para elaborar un PMUS de buena calidad, el contenido de los documentos del plan, así como de su implementación.  

2.2 Definición

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas en las ciudades y el área metropolitana para obtener una mejor calidad de vida. Se basa en prácticas de planificación existentes y examina con detalle los principios de integración, participación y evaluación.

2.3 Finalidad de un PMUS

El propósito de un PMUS consiste en crear un sistema de transporte urbano sostenible mediante, como mínimo, los siguientes objetivos:

- Garantizar una accesibilidad del sistema de transporte para todos;
- Mejorar la seguridad;
- Reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de efecto invernadero y el consumo de energía;
- Mejorar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de personas y bienes;
- Mejorar el atractivo y la calidad del entorno urbano.

2.4 Ámbito de aplicación de un PMUS

Las políticas y medidas definidas en un PMUS comprenden todos los modos y formas de transporte en toda la aglomeración urbana, incluyendo el transporte público y privado, de pasajeros y mercancías, motorizado y no motorizado, además de la movilidad y el aparcamiento.

ELTIS plus 2011: Directrices. Desarrollo e implementación de un plan de movilidad urbana sostenible. (Documento de trabajo incluido en el documento publicable 2.2 ) - www.mobilityplan.eu
2.5 Beneficios de un PMUS

Es importante señalar que la planificación de la movilidad urbana sostenible no es un método de planificación totalmente nuevo, sino que se basa en las actividades de planificación existentes. Por consiguiente, los municipios no deberían considerar un PMUS como un plan más en la agenda urbana.

Los beneficios asociados a la planificación de la movilidad urbana sostenible son múltiples. Por ejemplo:

- **Mejor calidad de vida**: espacios públicos más atractivos, seguridad (vial) mejorada, mejor calidad atmosférica, menos emisiones o menos ruido. En este sentido, la planificación de la movilidad urbana sostenible conlleva un mensaje emocional (entorno urbano más seguro, seguridad infantil).

- **Beneficios para el medio ambiente y la salud**: aparte de los efectos positivos en términos de calidad atmosférica y acústica, los ciudadanos y la sociedad pueden percibir efectos positivos en la salud, y lograr un ahorro significativo en los costes relacionados con la salud.

- **Mejora de la movilidad y la accesibilidad**: la implementación de proyectos o medidas de movilidad sostenible mejora la situación de la movilidad ciudadana y facilita la accesibilidad de las áreas urbanas y sus servicios.

- **Mejor imagen de la ciudad**: una ciudad activa en la planificación de la movilidad sostenible puede proyectar una imagen innovadora y progresista.

- **Posibilidad de llegar a más personas**: la planificación de la movilidad urbana sostenible ofrece a los planificadores un enfoque integrado e interdisciplinario de la planificación de la movilidad. Los planificadores tienen la posibilidad de llegar a más personas y responder mejor a las necesidades de los diferentes grupos de usuarios.

- **Decisiones avaladas por los ciudadanos y las partes interesadas**: mediante la participación de las partes interesadas y los ciudadanos, las decisiones a favor o en contra de medidas de movilidad urbana específicas pueden obtener un nivel de "legitimidad pública" significativo.

- **Cumplimiento efectivo de las obligaciones legales**: como la Directiva sobre calidad del aire ambiente de la Comisión Europea o las regulaciones nacionales en materia acústica.

- **Nueva visión política**: ofrece a los funcionarios de las autoridades locales una agenda a más largo plazo y un programa claro con el que trabajar. Correctamente aplicado, el PMUS ofrece la posibilidad de proporcionar mejores resultados con menos conflictos.

- **Potencial de integración**: la relevancia política de un PMUS no se limita a la movilidad y el transporte, ya que este enfoque de planificación integrada contribuye a alcanzar también otros objetivos locales (económicos, sociales y ambientales).

- **Mejorar la competitividad de la ciudad y acceder a la financiación**: Los PMUS pueden ayudar a los planificadores a acceder a determinados programas de financiación destinados a soluciones innovadoras o enfoques de planificación integrada.
2.6 Características del enfoque del PMUS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible constituye un método de abordar de manera más eficiente los problemas relacionados con el transporte en zonas urbanas. Basándose en prácticas existentes y marcos reglamentarios existentes, tiene las siguientes características básicas:

- Un enfoque participativo: implica a los ciudadanos y las partes interesadas desde el principio y durante todo el proceso de la toma de decisiones, la implementación y la evaluación, crea capacidad local para gestionar cuestiones de planificación complejas y garantiza la igualdad de sexos.
- Un compromiso con la sostenibilidad: equilibra el desarrollo económico, la igualdad social y la calidad ambiental;
- Un enfoque integrado: combina prácticas y políticas entre los sectores políticos (por ejemplo, transporte, uso del suelo, medio ambiente, desarrollo económico, inclusión social, igualdad de sexos, salud, seguridad), entre distintos grados de autoridad (por ejemplo, distrito, municipio, aglomeración, región, nación, UE), y entre autoridades fronterizas (intermunicipales, interregionales, transnacionales, etc.);
- Un enfoque orientado a alcanzar hitos mensurables derivados de objetivos a corto plazo, que se ajusten a la visión del transporte y se integren en una estrategia de desarrollo sostenible global.
- Una revisión de los costes y beneficios del transporte, teniendo en cuenta los costes y beneficios sociales más amplios, también en los sectores políticos.
- Un método que incluye las siguientes tareas:
  1. Análisis de la situación y escenario de base;
  2. Definición de una visión, de objetivos y metas;
  3. Conjunto de políticas y medidas;
  4. Distribución de responsabilidades y recursos;
  5. Acuerdos para el seguimiento y la evaluación.
2.7 El proceso del PMUS

Partiendo de la metodología desarrollada en el proyecto ELTIS plus, se ha definido un PMUS ideal (Figura 3). Esta sección describe las distintas fases y los elementos de la planificación de la movilidad urbana sostenible.

El proceso de auditoría ADVANCE, que se basa en este ciclo de desarrollo del PMUS, distingue entre elementos metodológicos (5 elementos metodológicos relativos al proceso de establecimiento de un PMUS; en inglés “Mission fields”) y campos de actuación (8 campos de actuación relativos a la implementación de las medidas definidas en un PMUS; en inglés “Actions fields”), que componen los principales elementos de un PMUS.

Un elemento importante que debe tomarse en consideración es el proceso iterativo de elaboración del plan: la elaboración de un PMUS no debe ser el resultado final de fases de...

---

8 ELTIS plus 2011: Directrices. Desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. (Documento de trabajo incluido en el documento publicable 2.2 ) - www.mobilityplan.eu
estudio sucesivas, sino un proceso integrador que permita obtener un diagnóstico compartido de la situación, una definición de objetivos progresiva y la uniformidad de los medios. El carácter dinámico del proceso del PMUS se aborda en los elementos metodológicos.

Figura 4: Carácter dinámico del proceso del PMUS en ADVANCE

En el Anexo I figura una descripción detallada de los elementos metodológicos y los campos de actuación.
3 La auditoría ADVANCE - descripción paso a paso

El esquema de auditoría ADVANCE ayuda a la ciudad a establecer y mejorar la calidad de la política y el plan de movilidad urbana sostenible (PMUS). El Esquema de auditoría ADVANCE guiará a las ciudades en 5 pasos a lo largo de la auditoría en un período máximo de 6 meses. Figura 5 muestra el proceso de auditoría ADVANCE. El apartado 3.1 describe la Auditoría ADVANCE paso a paso y explica la actividad que se lleva a cabo, el calendario, la duración aproximada y los miembros implicados.

Algunos elementos clave de la auditoría ADVANCE (tareas de la ciudad, función del auditor, etc.) se explican con más detalle en los apartados 3.2 y 3.3.
3.1 Auditoría ADVANCE paso a paso

3.1.1 Leyenda

<table>
<thead>
<tr>
<th>LEYENDA</th>
<th>Detalle</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>🌟 Acciones</td>
<td>Tareas que deben verificarse</td>
</tr>
<tr>
<td>✔️ Tareas que deben verificarse</td>
<td>Sugerencias, recomendaciones</td>
</tr>
<tr>
<td>!! Sugerencias, recomendaciones</td>
<td>Material de formación (plantillas, documentos)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>a disposición del auditor</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 3.1.2 Contacto inicial

La ciudad se interesa por la Auditoría ADVANCE y un auditor ADVANCE autorizado se pone en contacto con ella.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>CONTACTO INICIAL</strong></td>
<td>Semana 1</td>
<td>Reunión de 2h</td>
<td>Auditor Personas de contacto de la ciudad</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Se organiza una reunión entre el auditor y la ciudad. En el marco de una presentación introductoria, el auditor explica el proceso de auditoría ADVANCE, mencionando el compromiso necesario por parte de la ciudad. El auditor explica claramente su función de impulsor del proceso de auditoría y define los posibles rendimientos y beneficios para la ciudad (objetivos de la auditoría, ámbito de aplicación del plan de acción, criterios de certificación...).

El auditor describe las competencias y los recursos necesarios para formar el grupo de trabajo ADVANCE. Insiste especialmente en la implicación de las partes interesadas relevantes. Se toman en cuenta las costumbres de la ciudad en lo que respecta a la participación de las partes interesadas y se toma una decisión final sobre la composición del grupo de trabajo.

La ciudad y el auditor acuerdan la composición definitiva del grupo de trabajo.

- Se nombra a una persona de contacto de la ciudad con ADVANCE (por ejemplo el coordinador de movilidad).
- Se entregan los documentos pertinentes (plan de movilidad, plan de transporte, PMUS, lista de partes interesadas...) al auditor.
  - Para garantizar un elevado nivel de intervención política, debe haber un político entre los miembros del grupo de trabajo ADVANCE.
  - A fin de garantizar un buen seguimiento y continuidad del proceso de auditoría, es importante implicar desde el principio a las personas adecuadas, tanto la persona de contacto como los miembros del grupo de trabajo ADVANCE, durante todo el proceso.

- El auditor recopila algunos indicadores de contexto. Se trata de indicadores que le ayudarán a establecer la situación de base de la ciudad.
  - Se recomienda pedir un compendio de artículos de prensa de los últimos 2 años relacionados con la movilidad y la planificación urbana. La visión de los periodistas permite hacerse una idea del debate público.
  - Otra fuente de información interesante son todas las publicaciones sobre movilidad de la ciudad de los últimos 2 años.

---

9 Véase 3.3.2 para obtener más información sobre la función del auditor.
10 Véase 3.2.1 para obtener más información sobre el grupo de trabajo.
11 Véase 3.3.3 para obtener más información sobre la implicación de las partes interesadas.
12 Véase 3.2.3 para obtener más información sobre los indicadores de contexto.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Se envía una invitación para asistir a la primera reunión a todos los participantes, incluidas las partes interesadas externas seleccionadas. En la invitación se informa que habrá un encuentro informal (por ejemplo una comida a base de bocadillos) como parte de la primera reunión del grupo de trabajo.</td>
<td>Semana 1</td>
<td>1h</td>
<td>Auditor</td>
</tr>
</tbody>
</table>
3.1.3 Fase 1 - Análisis de la situación

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>El auditor examina los documentos pertinentes (PMUS, planes de movilidad, plan de transporte, etc.).</td>
<td>Semana 2 – 3</td>
<td>16h</td>
<td>Auditor</td>
</tr>
<tr>
<td>El auditor efectúa una visita sobre el terreno de la ciudad. Esta visita se puede combinar con la primera reunión del grupo de trabajo.</td>
<td>Semana 3 (Semana 1)</td>
<td>4h</td>
<td>Auditor Coordinador del departamento de movilidad</td>
</tr>
<tr>
<td>Se recomienda realizar la visita en cooperación con el departamento de movilidad. Sin embargo, debe procurarse que esto no influya en la visita. El auditor debe analizar los buenos ejemplos y también los problemas de la política de movilidad. El auditor documenta fotográficamente los pros y los contras, que podrán servir de base para las discusiones posteriores durante las reuniones.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**R1 - REUNIÓN DE PRESENTACIÓN (= primera reunión del grupo de trabajo ADVANCE)**

La primera reunión del grupo de trabajo ADVANCE comienza con un encuentro informal (almuerzo) en el que todos los participantes pueden empezar a conocerse. Esto facilitará el trabajo en equipo durante el resto del proceso de auditoría. Tras el encuentro informal, el auditor explica con la ayuda de una proyección de diapositivas todos los detalles del proceso de auditoría ADVANCE. Se presta especial atención a la función y las expectativas de todos los participantes. Estos deben tener muy clara desde el principio la posición del auditor y cuál es el objetivo final de la auditoría ADVANCE.

Se establece un calendario de todo el procedimiento: se fijan las fechas de las próximas 3 o 4 reuniones y todos los participantes se comprometen a asistir. El auditor distribuye el cuestionario ADVANCE que se utilizará para evaluar la calidad de la planificación de la movilidad de la ciudad. Se explica claramente a todos los miembros cuál es el objetivo del cuestionario y se hace una breve explicación de los distintos temas. El auditor menciona el glosario al final del cuestionario. Los participantes pueden hacer las primeras preguntas sobre el proceso y el cuestionario. El auditor insiste en que estará disponible durante todo el proceso para responder a preguntas adicionales, por ejemplo para aclarar algunas cuestiones o términos utilizados.

Se recomienda que alguno de los actores políticos dé el pistoletazo de salida en la reunión de presentación para mostrar el compromiso político por realizar la auditoría ADVANCE.

---

13 Una segunda reunión sobre el estado actual puede ser necesaria para llegar a un consenso sobre los posibles elementos que servirán para configurar una lista preliminar de acciones de mejora. Véase 3.1.4 Fase 2 - Evaluación.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Presentación de la introducción ADVANCE estándar</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cuestionario ADVANCE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Herramienta de resumen del cuestionario ADVANCE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plantilla ADVANCE de la tabla de priorización R3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plantilla ADVANCE del Plan de acción</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plantilla ADVANCE del informe de auditoría</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
3.1.4 Fase 2 - Evaluación

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Los miembros del grupo de trabajo ADVANCE rellenan el cuestionario individualmente. El auditor ADVANCE está disponible por teléfono y correo electrónico para responder dudas y preguntas.</td>
<td>Semana 5 – 7</td>
<td>± 1.30h por persona</td>
<td>Grupo de trabajo ADVANCE</td>
</tr>
<tr>
<td>El auditor recoge, resume y analiza todas las respuestas individuales. Hace un resumen de los resultados, así como una lista de las observaciones individuales y prepara la reunión de consenso.</td>
<td>Semana 8 – 9</td>
<td>16 h</td>
<td>Auditor</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**R2 - REUNIÓN (O REUNIONES) DE CONSENSO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL**

El auditor presenta los resultados de la encuesta. Dedica especial atención a los elementos en los que hay una diferencia clara en las respuestas.

Mediante una discusión plenaria, se busca un consenso sobre la puntuación o la respuesta de cada elemento metodológico. Existen varias opciones para llegar a un consenso: mantener el promedio aritmético, subir o bajar la nota sobre la base de argumentos de miembros individuales del grupo, votar para obtener un promedio... El auditor ejerce de moderador durante la discusión.

Se sigue el mismo proceso respecto de los campos de actuación. Sobre la base de la investigación documental preliminar y las visitas sobre el terreno por el auditor, así como las puntuaciones en los diferentes campos de actuación, se ponen de relieve los campos de actuación en los que la ciudad necesita concentrarse en el futuro.

Se requiere una única puntuación del grupo de trabajo ADVANCE para cada afirmación incluida en los elementos metodológicos y los campos de actuación.

En algunas ciudades, una segunda reunión sobre el estado actual puede ser necesaria para llegar a un consenso sobre los posibles elementos que servirán para configurar una lista preliminar de acciones de mejora. Es labor del auditor sentir la necesidad o ver la ventaja de celebrar una segunda reunión de consenso.

**Recomendaciones durante la reunión:**

- Se recomienda iniciar la presentación con un análisis DAFO de la situación actual de movilidad sobre la base de la investigación documental y la visita de la ciudad. El enfoque DAFO es conocido por la mayoría de la gente y es un buen punto de partida para continuar con los resultados del cuestionario.
- Hacer una pausa en la mitad de la sesión: los participantes estarán más activos si gozan de una pausa en una reunión de 4 horas.
- Al final de la reunión puede ser útil presentar una diapositiva con las conclusiones de la reunión. Esto también puede emplearse como punto de partida del Plan de acción.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Hacer que la reunión sea lo más interactiva posible y dejar que los participantes discutan los resultados del cuestionario. Antes de presentar los resultados, dejar que los miembros del grupo de trabajo adivinen cuáles serán las 3 medidas más débiles y las 3 más fuertes.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>✭ Revisar las políticas y estrategias existentes en la ciudad y hacer una lista de las acciones de mejora actuales planificadas en la ciudad que son importantes para mejorar la movilidad urbana sostenible. Hacer una lista preliminar de posibles acciones de mejora recogidas en la reunión de consenso para una futura mejora.</td>
<td>Semana 10</td>
<td>4h</td>
<td>Coordinador de movilidad / empleado del departamento de movilidad</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## 3.1.5 Fase 3 – Priorización

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>El auditor, de acuerdo con la ciudad y a partir de sus recomendaciones (departamento de movilidad), prepara un plan de acción (PA) sobre la base de una lista de posibles acciones de mejora obtenida en el paso 2. Para facilitar la discusión sobre la priorización el auditor puede utilizar la tabla de priorización R3. Esta tabla contiene los objetivos generales establecidos en la política de movilidad, completado con algunos objetivos específicos determinados por el auditor con la asistencia de la ciudad. Cabe destacar que esta tabla es una herramienta cualitativa que facilita al auditor la discusión durante la reunión R3 y no es un instrumento de comunicación. En el PA se establecen acciones y objetivos concretos con un calendario y presupuestos específicos y el impacto en la reducción de CO2 y el ahorro energético.</td>
<td>Semana 11 – 14 60h</td>
<td></td>
<td>Auditor Coordinador de movilidad / empleado del departamento de movilidad</td>
</tr>
<tr>
<td>El borrador del PA se discute con el departamento de movilidad para dar los últimos retoques a la lista de acciones de mejora.</td>
<td>Semana 15 – 16 4h</td>
<td></td>
<td>Auditor Coordinador de movilidad / empleado del departamento de movilidad</td>
</tr>
<tr>
<td>El auditor envía el PA revisado a los miembros del grupo de trabajo con el fin de preparar la reunión de priorización.</td>
<td>Semana 15 – 16 2h por persona</td>
<td></td>
<td>Grupo de trabajo ADVANCE</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R3 - REUNIÓN DE PRIORIZACIÓN</strong></td>
<td>Semana 17 Reunión de 9h</td>
<td></td>
<td>Auditor Grupo de trabajo ADVANCE</td>
</tr>
<tr>
<td>Se mantiene una discusión sobre las prioridades de la lista de acciones mencionadas en el borrador del PA. Las discusiones tienen lugar en una sesión plenaria o en diferentes grupos de trabajo. El auditor proporciona orientación durante la discusión y ayuda al grupo de trabajo a alcanzar conclusiones sobre la priorización. Se toman en cuenta todos los comentarios para la siguiente fase (redacción de plan de acción definitivo). El grupo de trabajo discute y decide qué (otras) partes interesadas deben consultarse antes de redactar el PA definitivo.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Poco después de la reunión de priorización, la persona de contacto de la ciudad se pone en contacto con los actores principales para recoger sus recomendaciones sobre la lista de priorización.</td>
<td>Semana 18 – 19 4h de contactos</td>
<td></td>
<td>Persona de contacto de la ciudad</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

14 Las partes interesadas afectadas por las medidas de movilidad, como por ejemplo las ONG; véase el capítulo 3.2.5
D2.5 Esquema de auditoría ADVANCE definitivo y directrices

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Los comentarios de los actores principales se remiten al auditor.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>bilaterales</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Recomendaciones durante la reunión:</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Resulta útil introducir ejemplos que enriquezcan el debate.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Es importante hacer la reunión lo más amena posible, a fin de garantizar la participación activa de los asistentes</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- El borrador del documento del Plan de acción debe entregarse a los miembros del grupo de trabajo ADVANCE con suficiente antelación a la reunión de priorización.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Metodologías sugeridas a la hora de priorizar:</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Método Estrella (&quot;Star methodology&quot;):</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- La priorización se realiza en dos pasos:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- El paso 1 es una votación para priorizar las acciones. Se toman en cuenta los siguientes criterios de priorización: accesibilidad para todos los modos de transporte, accesibilidad para todo el mundo, calidad de vida, seguridad vial, protección del medio ambiente y salud de las personas. Cada acción se puntuía con 1, 2 o 3 estrellas. Tras la puntuación se realiza una discusión sobre la diferencia de votos. Al final, se muestra el promedio de cada acción.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- En el paso 2 los miembros del grupo de trabajo deben tomar en cuenta la viabilidad (condiciones posibles de éxito) de cada acción y el límite de tiempo de la implementación.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Priorización de los actores principales</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Se celebran dos reuniones R3: una con los miembros del grupo de trabajo y otra con los actores principales. El motivo de organizar dos reuniones es que, por un lado, el grupo de trabajo está implicado desde el principio, por lo que conoce el proceso en detalle, y por otro lado, los actores principales deben sentirse libres de expresar su opinión. El proceso de priorización es el resultado de las dos reuniones.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Durante la R3 con el grupo de trabajo, cada miembro debe expresar su opinión sobre su priorización en el campo de su especialización.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Priorización previa a la R3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Después de la reunión de consenso, se pide a todos los miembros del grupo de trabajo que representan a distintas organizaciones, partes interesadas y municipios que preparen su lista de prioridades.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Envían la lista de prioridades al auditor.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- El auditor revisa la lista, la compara con los resultados de la R2 y prepara la lista definitiva para la</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Actividad</td>
<td>Período</td>
<td>Duración</td>
<td>Actores implicados</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>---------</td>
<td>----------</td>
<td>--------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>reunión de priorización R3.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- La lista definitiva se envía al grupo de trabajo antes de la R3.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>El modo de consultar a los actores principales dependerá de las costumbres de la ciudad:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Reuniones bilaterales con los principales actores después de la R3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Presencia de los actores principales en la R3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Consultas telefónicas realizadas por el auditor</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 3.1.6  Fase 4: Plan de acción definitivo

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Basándose en los pasos anteriores, el auditor redacta el Plan de Acción ADVANCE definitivo.</td>
<td>Semana 20</td>
<td>8h</td>
<td>Auditor</td>
</tr>
<tr>
<td>Se envía el PA al grupo de trabajo para los comentarios finales.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R4 - REUNIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DEFINITIVO</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
| El grupo de trabajo ADVANCE presenta el PA definitivo a los representantes políticos de la ciudad. Previa discusión, se llega a un acuerdo sobre las acciones de mejora y las priorizaciones. | Semana 21     | Reunión de 3h | Auditor  
Grupo de trabajo ADVANCE                                             |
| El auditor revisa el PA definitivo basándose en los comentarios de los representantes. | Semana 21 – 22 | 4h       | Auditor                                                 |
| El auditor aprueba el PA definitivo.                                     | Semana 23     | 1h       | Auditor                                                 |
| Los representantes políticos de la ciudad aprueban el PA.                | Semana 23     |          | Auditor  
Grupo de trabajo ADVANCE  
Representantes políticos de la ciudad                                   |
### 3.1.7 Fase 5: Informe de auditoría y certificación

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actividad</th>
<th>Período</th>
<th>Duración</th>
<th>Actores implicados</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 🌟 El auditor redacta el informe de auditoría, que incluye:  
  - las notas de las reuniones del grupo de trabajo  
  - recomendación para la certificación  
  El PA definitivo aprobado se adjunta en anexo al informe de auditoría. | Semana 24 | 16h | Auditor |
| ✔ Si la ciudad cumple con los criterios de certificación, recibe el certificado ADVANCE. La entrega del certificado se realiza en el marco de una ceremonia con la presencia de los representantes políticos, el grupo de trabajo ADVANCE y las partes interesadas relevantes. | Semana 25 | | Todos |

---

15 Los criterios para la certificación se definen en 3.2.6. La persona que toma la decisión final para la certificación sigue pendiente de discusión. Se están considerando dos opciones: 1) El auditor decide dar o no la certificación, o 2) un comité de certificación toma la decisión final (véase 3.2.6 para más detalles).
3.2 Descripción detallada de los elementos clave de la auditoría ADVANCE

3.2.1 El grupo de trabajo ADVANCE

El grupo de trabajo ADVANCE es el actor principal del proceso de auditoría. El grupo de trabajo se forma para discutir los puntos fuertes y los puntos débiles de la planificación de la movilidad urbana y para definir métodos de mejora.

El grupo de trabajo debe estar integrado por los principales actores internos y externos en materia de planificación del transporte urbano y la movilidad. Es importante que la composición del grupo represente a los departamentos de la ciudad y las partes interesadas que son responsables de las funciones tratadas en los elementos metodológicos y los campos de actuación. Sin embargo, por razones de eficiencia, el grupo de trabajo está limitado a un número máximo de personas. Se recomienda que el grupo de trabajo tenga entre 10 y 15 participantes.

La composición exacta del grupo no está prescrita, es la ciudad quien debe decidirla, pero algunos cargos que pueden estar representados son las personas responsables de la planificación del uso del suelo, de la planificación y provisión de infraestructuras y servicios de los distintos modos (por ejemplo, los encargados de planificar la red de carriles bici, pero también los que la ejecutan y la mantienen), así como las organizaciones privadas que prestan servicios como por ejemplo el operador de transporte público en algunas ciudades. También es importante incluir a los responsables de las finanzas del transporte; los responsables de recoger datos relativos a la ciudad (p. ej., aforo del tráfico, socioeconómicos) y los responsables de las medidas de movilidad que ofrece la ciudad.

Es importante que en el seno del grupo de trabajo no solo participen actores clave (actores responsable de desarrollar la auditoría: administración pública, actores políticos…), sino que también estén representados actores de implementación relevantes (actores responsables de implementar las medidas de un PMUS: operadores de transporte público, actores responsables de las infraestructuras, etc.).

O también, incluir actores principales (asociaciones de usuarios) en las actividades del grupo de trabajo puede dar lugar a una evaluación más equilibrada y por tanto más creíble de la movilidad urbana sostenible de la ciudad. Asimismo, implicar a proveedores de movilidad externa clave durante todo el proceso de evaluación puede ayudar a crear acciones de mejora ampliamente aceptadas.

A la hora de formar el grupo de trabajo, deben tomarse en cuenta las costumbres de la ciudad en lo que respecta a la participación de las partes interesadas. La participación de las partes interesadas se describen con más detalle más adelante (3.3.3 Implicación de las partes interesadas).

Antes de iniciar el proceso propiamente dicho, es importante saber el grado de interés del nivel político en la auditoría ADVANCE. Por lo menos, los concejales de transporte y movilidad deben recibir una breve introducción sobre el esquema de auditoría ADVANCE y cómo funciona.

La composición del grupo de trabajo se decide entre la ciudad y el auditor al comienzo del proceso de auditoría.

Durante la auditoría ADVANCE, el grupo de trabajo se reunirá por lo menos cuatro veces. Para que el proceso de auditoría sea eficiente y productivo, es necesario que, en la medida de lo posible, la composición del grupo de trabajo sea la misma durante todo el proceso. A la hora de seleccionar los miembros del grupo de trabajo, conviene tomar en cuenta criterios como el compromiso y la disponibilidad.
Las principales actividades del grupo de trabajo consisten en evaluar los elementos metodológicos y los campos de actuación, discutir los puntos fuertes y los puntos débiles, así como definir las distintas maneras de seguir mejorando (plan de acción). Durante el contacto inicial, una persona deberá asumir un papel más específico. Se trata de la persona de contacto ADVANCE y es el contacto principal entre la ciudad y el auditor ADVANCE. El auditor ADVANCE dirige el proceso y tiene una visión más objetiva de la política de movilidad de la ciudad.

Es importante alcanzar una interpretación común del esquema de auditoría ADVANCE y compartir los detalles de los elementos metodológicos y los campos de actuación con los miembros del grupo de trabajo ADVANCE. Durante la reunión de presentación, el auditor hará una presentación introductoria de la auditoría ADVANCE donde explicará todo el proceso, el esquema de auditoría ADVANCE, el cuestionario ADVANCE y el material ADVANCE.

3.2.2 Material disponible

El auditor dispone de los siguientes materiales ADVANCE

- **Presentación introductoria ADVANCE**: ADVANCE introduction.ppt (PowerPoint)
- **Cuestionario ADVANCE**: ADVANCE questionnaire.xls (Excel)
- **Herramienta de resumen del cuestionario ADVANCE**: ADVANCE summary tool.xls (Excel)
- **Plantilla ADVANCE de la tabla de priorización R3**: ADVANCE prioritisation table M3 template.xls (Excel)
- **Plantilla ADVANCE del Plan de acción**: Local Action Plan template.doc (Word)
- **Plantilla ADVANCE del informe de auditoría**: ADVANCE Audit report template.doc (Word)

3.2.3 Indicadores de contexto de la ciudad

Antes de comenzar la auditoría propiamente dicha, el auditor recoge algunos indicadores de contexto para establecer una visión objetiva, clara y completa de la política de movilidad de la ciudad. La ciudad debe facilitar información al respecto.

Los indicadores de contexto se organizan en dos grandes grupos. Por un lado, los indicadores que ayudan al auditor a establecer la situación de base de la ciudad y, por otro lado, los indicadores que ayudarán al auditor a evaluar los cambios en las políticas de movilidad local.

Estos datos son importantes para calcular los efectos de la aplicación de la auditoría ADVANCE. El auditor tiene que recoger estos datos e incluirlos en la plantilla de informe de evaluación.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicadores de contexto</th>
<th>Indicadores de referencia</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Población</td>
<td>Número de habitantes</td>
</tr>
<tr>
<td>Densidad de población</td>
<td>Número de habitantes / km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Superficie</td>
<td>Km²</td>
</tr>
<tr>
<td>Población mayor de 65 años</td>
<td>En %</td>
</tr>
<tr>
<td>Población menor de 18 años</td>
<td>En %</td>
</tr>
<tr>
<td>Estudiantes</td>
<td>Número total de estudiantes</td>
</tr>
<tr>
<td>Distribución modal (a pie, bicicleta, TP, vehículo privado) en %</td>
<td>Año</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Propiedad de vehículos privados

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicador</th>
<th>Descripción</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tasa de desempleo</td>
<td>En %</td>
</tr>
<tr>
<td>PIB per cápita</td>
<td>En euros</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Indicadores organizativos

<table>
<thead>
<tr>
<th>Responsable</th>
<th>Descripción</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Responsables del transporte público de la ciudad</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Porcentaje de calles de la ciudad controladas por un nivel de gobierno superior</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Responsable de la ejecución de la política de aparcamiento de la ciudad</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Número relativo de empleados implicados en la movilidad de la ciudad</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Grupos de movilidad existentes en la administración local</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia de grupos de decisión política</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frecuencia de grupos de decisión administrativa relacionados con la movilidad</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Implicación de las partes interesadas en los procesos de toma de decisiones</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

---


3.2.4 El cuestionario ADVANCE

El cuestionario ADVANCE es el instrumento principal para llevar a cabo la evaluación (Paso 2) del PMUS y el plan y la estrategia de movilidad existentes en la ciudad. El cuestionario ADVANCE incluye los 5 elementos metodológicos y los 8 campos de actuación.

Contenido del cuestionario ADVANCE

El cuestionario ADVANCE es un documento de Excel que consta de las siguientes hojas de cálculo:
- Cómo utilizarme: explicación y guía para rellenar el cuestionario (se dirige a los miembros del grupo de trabajo)
- Encuestado: plantilla para rellenar los datos de contacto de los encuestados
- Elementos metodológicos: hojas de cálculo para evaluar los elementos metodológicos
- Campos de actuación: hojas de cálculo para evaluar los campos de actuación
- Puntuación: Resumen de la puntuación de los elementos metodológicos y los campos de actuación
- Resultados: gráficos / cuadros que se generan automáticamente para ver los resultados de la evaluación

Puntuación de los elementos metodológicos y los campos de actuación

ADVANCE ofrece un cuestionario interactivo para anotar y visualizar los resultados (Figura 6 y Figura 7).

Los elementos metodológicos y los campos de actuación se evalúan según una escala que va del nivel 1 al 4. El nivel 4 indica el nivel más alto de rendimiento y el nivel 1 el más bajo (Tabla1).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nivel</th>
<th>Descripción</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nivel 1</td>
<td>Lo hemos hecho esporádicamente o ad-hoc. Disponemos de información anecdótica. Rendimiento muy débil. Principio de emergencia: tomamos medidas si resulta necesario, siempre y cuando sea necesario.</td>
</tr>
<tr>
<td>Nivel 2</td>
<td>Lo estamos implementando y/o lo hemos hecho un par de veces o en un pequeño número de sitios. Tenemos información relacionada con algunas zonas. Un cierto rendimiento.</td>
</tr>
<tr>
<td>Nivel 3</td>
<td>Lo hemos implementado y lo hemos hecho con regularidad o en muchos sitios. Tenemos buena información. Un rendimiento bastante elevado. De hecho, existen iniciativas estructurales, pero todavía hay margen de mejora.</td>
</tr>
<tr>
<td>Nivel 4</td>
<td>Lo hemos implementado y lo revisamos periódicamente de forma sistemática. Trabajamos de forma sistemática e innovadora. Elevado rendimiento. En esta área, tenemos una puntuación excelente.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabla 1: Nivel de rendimiento o de implementación

---

18 En este momento el cuestionario ADVANCE es una herramienta de excel. Es posible que esta herramienta sea una aplicación basada en web. Actualmente está en proceso de investigación.

19 ADVANCE questionnaire.xls – véase Anexo II
Metodología de cálculo y resultados

Los miembros del grupo de trabajo ADVANCE rellenan el cuestionario individualmente. El auditor recoge, resume y analiza todas las respuestas individuales. Hace un resumen de los resultados, así como una lista de las observaciones individuales y prepara una reunión de consenso. Debe obtenerse una puntuación única del grupo de trabajo para cada afirmación. Si surgen diferencias de opinión, los miembros del grupo de trabajo ADVANCE deberán llegar a un consenso a través de la negociación, calculando un promedio, o por una decisión por mayoría.

Ejemplo

La puntuación para cada elemento metodológico y para cada campo de actuación se presenta en un diagrama de telaraña. Uno para los elementos metodológicos (Figura 6) y otro para los campos de actuación (Figura 7).

![Diagrama de telaraña](image)

**Figura 6: Telaraña de los elementos metodológicos**

En el ejemplo de la Figura 6, el punto fuerte de la ciudad se encuentra en el elemento metodológico M2 - Visión y estrategia. El punto débil de la planificación de la movilidad urbana sostenible de la ciudad se encuentra en el elemento metodológico M5 - Seguimiento y evaluación.
En el ejemplo de la Figura 7, el punto fuerte de la ciudad se encuentra en los campos de actuación A3 y A4. Los puntos débiles se encuentran en el campo de actuación A6.

La puntuación para cada pregunta de los elementos metodológicos y los campos de actuación se presenta en un diagrama de barras. Aquí se ilustra para los elementos metodológicos (Figura 8).
Si existen muchas afirmaciones con la respuesta “no aplicable”, será tarea del auditor determinar por qué estos elementos reciben la respuesta “no aplicable” durante la reunión de consenso.

**Resultados de la evaluación**

Durante la reunión de consenso, es importante que el auditor modere la discusión sobre los puntos fuertes y los puntos débiles. Algunos ejemplos de preguntas orientativas son:

- ¿Por qué la ciudad tienen un rendimiento fuerte en un elemento metodológico o campo de actuación determinado?
- ¿Es posible fortalecerlo aún más con un pequeño esfuerzo?
- ¿Por qué la ciudad tiene un rendimiento débil en un elemento metodológico o campo de actuación determinado?
- ¿Es posible fortalecerlo con un pequeño esfuerzo?
- ¿Puede lograrse una mejora en un período corto de tiempo? ¿O necesita acciones a largo plazo?
- ¿Algún miembro del grupo de trabajo tiene sugerencias concretas para la mejora?

Toda la información recogida en estas discusiones puede ayudar a la ciudad a elaborar la lista de prioridades de posibles mejoras y/o acciones.

### 3.2.5 El Plan de acción ADVANCE

El resultado final del proceso de auditoría ADVANCE es un **Plan de Acción (PA)** con acciones concretas para mejorar la planificación y la política de movilidad urbana local. El PA no es un PMUS propiamente dicho, pero puede servir de base para el desarrollo (en ciudades debutantes sin un PMUS) o la actualización (en ciudades en progreso o avanzadas) del PMUS local.

El desarrollo de un plan de acción coherente e integral es importante para garantizar el éxito de la implementación en el futuro. El PA debe contener acciones que se puedan implementar rápidamente (acciones de ganancia rápida) y al mismo tiempo incluir acciones estratégicas a más largo plazo. EL PA debe estar en consonancia con la situación actual de la ciudad (debutante, en progreso, avanzada).

Basándose en la compilación de los resultados de la evaluación de los elementos metodológicos y los campos de actuación y en una lista preliminar de puntos fuertes y puntos débiles, el auditor y la ciudad deben preparar y organizar la reunión de priorización donde se discutirán las acciones de mejora.

La ciudad debe considerar la siguiente tarea para preparar la reunión de priorización:

- Revisar las políticas y estrategias existentes dentro de la ciudad y hacer una lista de las acciones de mejora actuales planificadas en la ciudad que son importantes para mejorar la movilidad urbana sostenible.
- Hacer una lista preliminar de posibles acciones de mejora recogidas en la reunión de consenso para una futura mejora. Para facilitar la discusión sobre la priorización el auditor puede utilizar la tabla de priorización R3 (véase 3.1.5 Fase 3 – Priorización).

El objetivo de la reunión de priorización es discutir los itinerarios viables para la ciudad a partir de los resultados del cuestionario ADVANCE.

En el PA se establecen **acciones y objetivos** concretos con un **calendario** y con la estimación de un **presupuesto** y las personas o departamentos responsables. Es esencial incluir los siguientes puntos en el PA:
- Determinar acciones de mejora a partir del proceso de auditoría (lista de mejoras);
- Establecer una lista de prioridades (no se puede cambiar todo al mismo tiempo);
- Identificar a las personas responsables de implementar las acciones.
- Identificar a los empleados y los departamentos implicados.
- Definir un calendario para implementar objetivos con oportunidades para una evaluación provisional.
- Establecer un presupuesto para realizar las acciones.
- Calcular la posible distribución modal y el ahorro energético que se pueden lograr.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Objetivo</th>
<th>Mayor seguridad para los peatones y los ciclistas</th>
</tr>
</thead>
</table>
| **Medidas para alcanzar el objetivo** | - Introducción de la zona 30 km/h  
- Desarrollo de calles compartidas  
- Aumento de la visibilidad en paso de peatones para los conductores |

**Responsabilidades**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Promotor</th>
<th>Administración de la ciudad</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Líder</td>
<td>Jefe del Departamento de Tráfico</td>
</tr>
<tr>
<td>Implementador</td>
<td>Departamento de Tráfico / Departamento Vial / Policía Local</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Partes interesadas implicadas**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Calendario</th>
<th>6 Meses / medidas a corto plazo (acciones de ganancia rápida)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Presupuesto</td>
<td>xxx euros</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Recursos de financiación**

- Reducción del número de accidentes
- Incremento del número de peatones gracias a zonas peatonales más agradables

*Tabla 2: Ejemplo de una acción en el PA*

Si bien el horizonte temporal para la implementación de un PMUS completo puede llegar a durar más de cinco años, las actividades propuestas en el PA tendrían que poder implementarse durante los 5 años siguientes.

EL PA debe reflejar el compromiso de los actores clave y los actores de implementación y se presentará a los representantes políticos de la ciudad. Para poder solicitar el certificado ADVANCE, el PA debe tener la aceptación de los decisores políticos.
3.2.6 La certificación ADVANCE

El esquema de auditoría ADVANCE ofrece a las ciudades la posibilidad de analizar los puntos fuertes y los puntos débiles de la política y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) existente en la ciudad. Con la ayuda de un auditor ADVANCE autorizado, las ciudades recorren un proceso de auditoría. Las ciudades que pasan la auditoría ADVANCE con éxito y cumplen con los criterios acordados, pueden recibir el certificado ADVANCE.

El proceso de certificación y los criterios de certificación se describen en el documento publicable D2.4 ADVANCE Certification.

Los principales elementos se enumeran a continuación.

El certificado ADVANCE

Una vez superada la auditoría ADVANCE, la ciudad puede solicitar una certificación. El certificado ADVANCE es la prueba de que se ha seguido correctamente el proceso de auditoría y un compromiso claro de la ciudad para mejorar (aún más) el plan y la política de movilidad urbana sostenible.

Figura 9: Ejemplo de certificado ADVANCE
El comité ADVANCE evalúa el Informe de Auditoría y otorga el certificado. El certificado debe estar firmado por el Auditor y el comité ADVANCE.

El comité ADVANCE es un órgano de supervisión independiente. Las principales tareas del comité ADVANCE consisten en comprobar la exactitud del proceso de auditoría y la estandarización de todas las auditorías (y los Planes de acción) llevados a cabo en Europa en los próximos años.

La credibilidad del certificado ADVANCE y, por consiguiente de la auditoría ADVANCE, dependerá de la experiencia de los auditores ADVANCE, el atractivo de la (futura) red ADVANCE y la acreditación del comité ADVANCE.

**Figura 10**: Organigrama de la certificación ADVANCE
Criterios de concesión de la certificación

Una ciudad puede obtener el certificado ADVANCE, si realiza los siguientes pasos de procedimiento:

- Presentación de una solicitud para la auditoría ADVANCE a la ASOCIACIÓN ADVANCE;
- Solicitud de la auditoría ADVANCE acompañada por un auditor ADVANCE autorizado;
- Establecimiento de un grupo de trabajo ADVANCE durante el proceso de auditoría.
- Desarrollo de un Plan de acción local que muestra un claro compromiso de la ciudad para seguir mejorando su PMUS.
- Obtención de una recomendación para la certificación por parte del auditor.

Procedimiento

Al final de la auditoría ADVANCE, el auditor redactará un informe de auditoría en la que formulará recomendaciones para recibir el certificado ADVANCE.

Para cada auditoría, tres miembros del comité ADVANCE comprobarán la exactitud de la auditoría.

El informe de la auditoría, incluyendo el Plan de acción aprobado y la recomendación para la certificación se distribuyen a los miembros del comité ADVANCE antes de la reunión de evaluación. El comité decide si contacta o no con el auditor en la reunión de evaluación si algo no está claro.

El comité ADVANCE verifica los documentos recibidos y decide, en última instancia, conceder el certificado ADVANCE basado en la lista de comprobación para la certificación.

El certificado ADVANCE es responsabilidad exclusiva del comité ADVANCE.

Después de informar a la ciudad acerca de la decisión, se organiza una ceremonia de certificación. Durante esta ceremonia la ciudad recibirá oficialmente el certificado ADVANCE.

Los miembros del grupo de trabajo, representantes políticos, todas las partes interesadas y se invita a los medios a participar en esta ceremonia.

Entregar el certificado debería tener un impacto positivo en la imagen de la ciudad.

3.2.7 Informe de auditoría

Para poder comunicar los resultados a los políticos, a la sociedad y otras partes interesadas, y también para recordar el proceso y los resultados, es necesario documentar el trabajo en el informe de auditoría ADVANCE. Es además un documento muy útil cuando se repite la evaluación.

Para facilitar esta tarea, existe una plantilla para el informe de auditoría ADVANCE (véase 3.2.2). Esto incluye las áreas principales que deben documentarse, como:

- ¿Quién ha participado en el grupo de trabajo? ¿Cómo se han distribuido los distintos papeles?
- El proceso, las reuniones y el proceso de toma de decisiones
- La evaluación de los elementos metodológicos y los campos de actuación mediante el cuestionario ADVANCE, incluyendo referencia al apoyo durante la evaluación
- Ilustración de los resultados
- Puntos fuertes y puntos débiles identificados, incluyendo sus posibles causas
- La recomendación de las acciones
- Conclusiones
El auditor ADVANCE envía un borrador del informe de auditoría ADVANCE a los miembros del grupo de trabajo y pide comentarios, correcciones y enmiendas. A continuación, el auditor finaliza el informe de auditoría ADVANCE.

El auditor envía el informe de auditoría definitivo, completado con el Plan de acción y una recomendación para la certificación del comité ADVANCE.

3.2.8 Nueva auditoría

El progreso de la implementación del Plan de acción se verificará por el comité ADVANCE tras un período de 3 años, sobre la base de una actualización del Plan de acción. La ciudad será informada con tiempo de la actualización del Plan de acción.

El certificado ADVANCE debe confirmarse cada 5 años por el comité ADVANCE. La ciudad será informada de la fecha de caducidad del certificado ADVANCE. Una ciudad que desea confirmar el certificado ADVANCE debe hacer una nueva auditoría. Una ciudad puede realizar una nueva auditoría, si cumple los siguientes pasos de procedimiento:

- La ciudad ha enviado un seguimiento del Plan de acción tras un periodo de 3 años a la Secretaría ADVANCE;
- La ciudad ha cumplido al menos el 50% de las acciones desde su certificación.

Para la nueva auditoría, la auditoría y el proceso de certificación serán similares a la certificación inicial.

Este enfoque garantiza la sostenibilidad de las acciones para mejorar la movilidad urbana sostenible en la ciudad.

\[20\] El segundo proceso de auditoría será ligeramente distinto porque se puede eludir el contacto inicial y el paso 1 quedará comprimido.
3.3 Funciones de la auditoría ADVANCE

Este apartado ofrece directrices para los dos actores clave de la auditoría ADVANCE: los empleados de la administración municipal (la persona de contacto de la ciudad en particular) y el auditor.

3.3.1 La ciudad en el proceso de auditoría ADVANCE

La ciudad es el objeto principal y el primer beneficiario del proceso de auditoría ADVANCE. La ciudad debe desempeñar las siguientes funciones durante el proceso de auditoría:

- **Promotor** (antes de la auditoría): la ciudad que desea solicitar una Auditoría ADVANCE se pone en contacto con la Asociación ADVANCE. El promotor puede ser el representante de movilidad de la ciudad, el alcalde, etc. Durante la primera consulta entre los representantes de las ciudades y el auditor, se configura la composición del grupo de trabajo ADVANCE.
- **Proveedor de la logística**: la ciudad se encarga de la organización práctica de las reuniones, facilita el espacio (sala de reuniones, refrigerios...), garantiza la presencia de socios y envía las invitaciones. Como asisten muchos socios internos y externos a la reuniones del grupo de trabajo ADVANCE, se recomienda que las fechas de las distintas reuniones se fijen desde el principio.
- **Socio comprometido**: Un firme compromiso por parte de la ciudad es una condición previa necesaria para que el proceso de auditoría sea un éxito y uno de los criterios para recibir el certificado ADVANCE. Es necesario un compromiso desde el nivel político, pero el grado de compromiso puede variar de una ciudad a otra. En cualquier caso, el plan de acción debe tener un compromiso claro de la ciudad para mejorar aún más la política de movilidad sostenible.

La ciudad debe entender que ADVANCE es un método estandarizado para evaluar y mejorar el plan y la política de la movilidad urbana local. Deben seguirse algunos procedimientos estrictos de acuerdo con la situación y la legislación local. Del mismo modo, la ciudad debe entender que el resultado de la auditoría ADVANCE no es un PMUS, sino un Plan de Acción (PA) que puede servir de base para el desarrollo de un (nuevo) PMUS.

3.3.2 El auditor de la auditoría ADVANCE

**En general**

El auditor guía a la ciudad a lo largo de toda la auditoría

- Es el asesor/mediador del proceso
- Realiza un acompañamiento durante el proceso de auditoría
- Analiza la política de movilidad de la ciudad
- En calidad de **experto**, hace recomendaciones para la mejora
- Recomienda la certificación y/o es el que certifica la ciudad

---

21 Las actividades de la ASOCIACIÓN ADVANCE se centran en la certificación y el control de calidad de la auditoría ADVANCE. Los miembros son las ciudades y los municipios ADVANCE, los auditores ADVANCE y los socios del consorcio ADVANCE. Véase Certificación ADVANCE D2.4.
El auditor da más credibilidad al proceso de auditoría y su resultado ante las partes interesadas de la ciudad en el proceso del PMUS. Las acciones de mejora propuestas pueden enriquecerse con los conocimientos y la experiencia del auditor sobre la ejecución de acciones similares en otras ciudades. El auditor actúa como una persona objetiva ajena a cualquier susceptibilidad interna del grupo de trabajo y/o entre el grupo de trabajo y otras partes interesadas.

El auditor es responsable de mantener un equilibrio en las sesiones de evaluación entre un enfoque cognitivo (dar puntuaciones), un enfoque de aprendizaje (experiencia y conocimientos del auditor) y un enfoque conversacional (discusión entre los distintos actores).

El auditor tiene una doble función: es un mediador y un experto. El ensayo de la ciudad ADVANCE puso de relieve diferentes expectativas respecto del papel del auditor como experto: la mayoría de las ciudades no solo esperaban que el auditor las ayudara en el proceso, sino que además las asesorase en el desarrollo de una estrategia de movilidad y la elección de las acciones de movilidad. En una ciudad avanzada, el auditor se limita principalmente a dar apoyo en el proceso, porque la ciudad tiene mucha experiencia en el ámbito de la movilidad urbana.

**Tareas específicas**

La tarea del auditor puede describirse de la siguiente manera:

- Recoger pruebas sobre los distintos elementos metodológicos y los campos de actuación mediante la investigación documental y una visita de la ciudad.
- Garantizar el compromiso político para solicitar la auditoría ADVANCE;
- Asesorar a la ciudad en la selección y la participación de las partes interesadas relevantes;
- Moderar las distintas reuniones del grupo de trabajo y mantener un buen ambiente entre todos los socios participantes. Es una tarea especialmente importante durante la(s) reunión(es) de consenso y de priorización;
- Documentar el proceso de auditoría mediante la redacción de un informe de progreso después de cada reunión.
- Elaborar el Plan de Acción con la ayuda de la ciudad.
- Redactar el informe de auditoría basándose en los informes de progreso de las reuniones de los grupos de trabajo;
- Dar recomendaciones para la certificación de la ciudad sobre la base del proceso de auditoría y el Plan de Acción.

**Perfil**

ADVANCE se dirige a expertos en transporte, consultores de movilidad y otras personas que trabajen en el ámbito del transporte y la movilidad, en particular. Un futuro auditor ADVANCE debe poseer las siguientes características:

- habilidades para ejercer de moderador y mediador en las discusiones;
- conocimientos prácticos y experiencia en la planificación de la movilidad urbana;
- flexibilidad para adaptarse a las situaciones y prácticas locales.

Un buen conocimiento de la situación y el contexto local constituyen una ventaja para el auditor.

**Formación**

Para poder ser un auditor certificado, es obligatorio participar como mínimo en el taller de formación ADVANCE. Durante el taller, se entregarán materiales de formación con todas las plantillas, se presentará el proceso de auditoría y se realizarán sesiones de ruegos y preguntas.

Tras una participación satisfactoria en la formación, los alumnos recibirán la certificación de auditores ADVANCE.
3.3.3 Implicación de las partes interesadas

Antes de identificar las partes interesadas que deben participar en cada una de las fases del proceso ADVANCE, es importante distinguir tres tipos de partes interesadas en función de su posición de poder específica:

- **Actores clave**: los actores responsables de desarrollar la auditoría.
  - actores políticos (alcalde, concejales)
  - Actores responsables de las finanzas (ministerios)
  - actores de la administración pública con autoridad y capacidades: movilidad, uso del suelo, medio ambiente, departamento de transportes, ...

- **Actores de implementación**: los actores responsables de implementar las medidas de un PMUS
  - operadores de transporte público
  - policía (de tráfico)
  - actores responsables de las infraestructuras

- **Actores principales**: los actores que se verán afectados por todas las medidas. Son los grupos de usuarios y están todos relacionados con la comunidad y los barrios.
  - diferentes grupos sociales o profesiones
  - ONG

Durante el contacto inicial, se configura el grupo de trabajo ADVANCE. 

Los **actores clave** y los **actores de implementación relevantes** serán miembros del grupo de trabajo ADVANCE. Deben estar implicados desde el paso 1 hasta el paso 4. Dependiendo de las costumbres de la ciudad, es posible que la participación de los actores políticos se limite a su presencia en la reunión de presentación y la reunión final. Si los actores políticos no pueden asistir a todas las reuniones, se designará a un representante que les informará.

Los **actores principales** participarán en el paso 3, después de establecer una lista de priorización de las acciones de mejora. La ciudad se pondrá en contacto con los actores principales para conocer sus opiniones sobre la lista de priorización. El método de consulta de los actores principales dependerá de las costumbres de la ciudad (reuniones bilaterales, reunión ordinaria y consulta telefónica). Los comentarios de los actores principales se remiten al auditor.

Se invitará a todas las partes interesadas a la ceremonia de entrega del certificado ADVANCE (paso 5).

Es importante destacar que la participación de las partes interesadas durante la auditoría ADVANCE se conformará a las costumbres de la ciudad. Corresponde al auditor asesorar a la ciudad en la selección y la participación de las partes interesadas relevantes para su ciudad. Esto significa que la elección de cada una de las partes interesadas dependerá especialmente de:

- **Acciones de priorización**: si centramos nuestras medidas, por ejemplo, en el transporte público, tendremos que invitar a los representantes del operador de TP. Si nos ocupamos de las personas con movilidad reducida, tendremos que invitar a las asociaciones y sindicatos relacionados...
### Posibles partes interesadas en los distintos campos de actuación

**Gestión de la movilidad:**
Expertos en movilidad e ingenieros de tráfico, ONG centradas en la movilidad, organizadores de la Semana Europea de la Movilidad, operadores de TP, operadores de transporte de cercanías, operadores de transporte regional, representantes de las personas con movilidad reducida, representantes de escuelas, representantes de grandes empresarios, partes interesadas del sector turístico, etc.

**Gestión del aparcamiento:**
Representantes del sector privado, p. ej., comerciantes, policía, arquitectos urbanistas, ingenieros de tráfico, etc.

**Movilidad a pie:**
Operador de transporte público, arquitectos urbanistas, ingenieros de tráfico, organizaciones no gubernamentales (interesadas en la movilidad, o en cuestiones ambientales), representantes de personas con movilidad reducida, representantes de escuelas, partes interesadas del sector turístico, etc.

**Movilidad en bicicleta:**
Ingenieros de tráfico, arquitectos urbanistas, asociaciones de ciclismo, organizaciones no gubernamentales con intereses en el sector del ciclismo, organizadores de la Semana Europea de la Movilidad, partes interesadas en el sector turístico, etc.

**Transporte público:**
Expertos en movilidad e ingenieros de tráfico, ONG centradas en la movilidad, operadores de TP, operadores de transporte de cercanías, operadores de transporte regional, representantes de las personas con movilidad reducida, representantes de escuelas, representantes de grandes empresarios, etc.

**Gestión del transporte urbano de mercancías:**
Representantes del sector privado, p. ej., comerciantes, arquitectos urbanistas, ingenieros de tráfico, etc.

**Diseño urbano:**
Expertos en diseño urbano, organizaciones no gubernamentales con intereses en el desarrollo urbano, etc.

**Movilidad en vehículo privado:**
Expertos en movilidad e ingenieros de tráfico, ONG centradas en la movilidad, operadores de TP, operadores de transporte de cercanías, operadores de transporte regional, representantes de grandes empresarios, etc.

- **Experiencia y estado actual:** en general, la ciudad dispone de alguna estructura de cooperación con partes interesadas y grupos de interés en la planificación o implementación de medidas específicas. Por lo tanto, resulta conveniente invitarles a continuar con esta cooperación existente.
- **Conocimientos técnicos:** puede resultar útil invitar a expertos en disciplinas con las que la ciudad no está familiarizada. Por ejemplo, arquitectos urbanistas o expertos en la gestión del transporte urbano de mercancías, etc.
- **Respecto del objetivo principal:** por ejemplo, seguridad, cuestiones ambientales, etc.
4 Anexo I - Descripción detallada de los elementos metodológicos y los campos de actuación

El presente anexo ofrece una descripción detallada de los elementos metodológicos y los campos de actuación que constituyen los aspectos esenciales del esquema de auditoría ADVANCE. La descripción de los elementos metodológicos se basa en los elementos del ciclo del PMUS descritos en las Directrices. Las Directrices también contienen varios ejemplos de desarrollo e implementación de un PMUS.

Los elementos metodológicos y los campos de actuación constituyen las piezas fundamentales del cuestionario. Están recogidos y agrupados en una lista estructurada.

Elementos metodológicos:
1. Situación previa
2. Visión y estrategia
3. Organización
4. Implementación
5. Seguimiento y evaluación

Campos de actuación:
1. Gestión del aparcamiento
2. Diseño urbano, paisaje urbano y medidas de reducción del tráfico
3. Movilidad a pie
4. Movilidad en bicicleta
5. Transporte público
6. Movilidad en vehículo privado
7. Gestión de la movilidad
8. Gestión de las mercancías urbanas

---

22 ELTIS plus 2011: Directrices. Desarrollo e implementación de un plan de movilidad urbana sostenible. (Documento de trabajo incluido en el documento publicable 2.2) - www.mobilityplan.eu
4.1 Elemento metodológico 1 - Situación previa

El punto de partida de planificación de la movilidad es un análisis sólido del estado actual de las prácticas de movilidad. Cuando se empieza a establecer un PMUS, cada ciudad debe analizar el estado actual de las políticas de movilidad. El análisis toma en consideración todos los datos disponibles: encuestas sobre desplazamientos existentes, notas de otros planes o documentos estratégicos, contribuciones de expertos, estudios, valoraciones de consultas a los ciudadanos, información sobre proyectos de transporte en curso, etc.

Llevar a cabo la auditoría ADVANCE es una buena ocasión para reunir todas las partes interesadas, compartir datos y tener una percepción de la situación actual, así como identificar otros estudios necesarios para el análisis.

Este elemento metodológico se centra en 3 elementos:
- el potencial para que el PMUS sea un éxito;
- el proceso de desarrollo y el alcance del plan;
- el diagnóstico de la situación actual.

Elemento 1: Determinar el potencial para que el PMUS sea un éxito

Un PMUS no es un documento estático, sino un proceso integrador. Durante la elaboración del PMUS, deben participar los distintos departamentos de la administración de la ciudad, las partes interesadas externas y los ciudadanos. Por consiguiente, el grado de cooperación es un indicador importante de la calidad del PMUS.
Cuando evalúa la calidad del PMUS de la ciudad, el auditor debe averiguar si se ha establecido un sistema de gestión claro, que incluya la gestión de proyectos, la gestión financiera y la gestión de los recursos humanos.

Al principio del proceso de la planificación, es necesario determinar el potencial para desarrollar con éxito un PMUS. Esto dependerá de distintos factores internos y externos que proporcionan un marco general para el proceso de planificación y la implementación del plan.

 Esto incluye las siguientes actividades:

- Una comprensión subyacente de los principios de la sostenibilidad es un elemento fundamental para orientar el proceso de desarrollo hacia un nivel estratégico global;
- Debe evaluarse el impacto del marco regional / nacional para aprovechar al máximo las oportunidades y evitar conflictos con autoridades de nivel superior en una fase posterior.
- Hay que ser consciente de los recursos disponibles para llevar a cabo el proceso del PMUS e implementar las medidas, incluidos los recursos humanos y financieros;
- Una buena coordinación es una de las claves del éxito: deben considerarse las actividades de planificación en curso y elaborar políticas para determinar la coordinación del proceso de planificación;
- Identificar las partes interesadas de la movilidad urbana y entender su papel y posición potencial en el proceso son condiciones importantes para alcanzar los objetivos generales de un PMUS: pueden ayudar a identificar posibles conflictos y coaliciones entre partes interesadas;

**Elemento 2: Definir el proceso de desarrollo y el alcance del plan**

El segundo elemento para evaluar la situación previa es el proceso de desarrollo y el alcance del plan.

El proceso del PMUS debe adaptarse a la situación local. Esto incluye la definición del ámbito geográfico del plan que, idealmente, deberían abarcar la aglomeración urbana funcional. La cooperación de las partes interesadas y la integración de políticas también se incluyen en este elemento, que debería concluirse con un acuerdo sobre el plan de trabajo y los mecanismos de gestión.

 Esto incluye las siguientes actividades:

- Por un lado, debe tomarse en cuenta el área que depende de las autoridades locales o regionales pertinentes, que enlaza la red de transporte local/regional con los corredores de transporte de larga distancia. Por otro lado, deben tomarse en cuenta los modelos de movilidad existentes, que idealmente abarcan la aglomeración funcional;
- Un reto para la planificación de la movilidad urbana sostenible es una mejor coordinación entre las políticas y las organizaciones y la integración de modos de transporte, que a su vez, pueden convertirse en una fuente de innovación y mejora.
- Los distintos tipos de partes interesadas deben participar en todo el proceso de planificación para abordar sus necesidades específicas, legitimar el plan y mejorar su calidad. Se necesita una estrategia dedicada para implicar las partes interesadas y recorrer a distintos formatos y técnicas cuando nos dirigimos a las autoridades, empresas privadas, organizaciones de la sociedad civil, o todos a la vez.
- Un PMUS se basa en las prácticas de la planificación existente, por lo tanto también requiere asumir nuevas tareas y cambiar algunos procedimientos y contenidos. Esto significa que será necesario trabajar traspasando fronteras y optimizar y transformar prácticas de planificación establecida. Todos los actores que tienen una función en el desarrollo y la implementación del plan deben entender perfectamente quién hace qué y cuándo.
Elemento 3: Analizar la situación de la movilidad y desarrollar opciones

El diagnóstico de las prácticas de movilidad actuales en el área urbana (o del perímetro pertinente) deben tomar en cuenta todos los datos disponibles:

- Revisión cuantificada de la situación actual: encuestas sobre desplazamientos existentes, notas de otros planes o documentos estratégicos, contribuciones de expertos, estudios, valoraciones de consultas a los ciudadanos (necesidades de la comunidad), información de proyectos de transporte en curso, etc.
- Reunir todas las partes interesadas: compartir datos y percepciones de la situación actual, identificar otros estudios que son necesarios para un análisis sólido.
- Hacer una lista de los puntos fuertes, los puntos débiles, las oportunidades, los motores y las barreras del desarrollo del transporte (institucionales, jurídicos y financieros).

Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág. 16
- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág. 18
4.2 Elemento metodológico 2 - Visión y estrategia

Este elemento metodológico se centra en la creación o la existencia de una visión de movilidad (sostenible) clara de la ciudad y la manera en que esta visión se traduce en una estrategia. La estrategia es la manera en que la ciudad da contenido a su visión.

**Figura 12: Elementos de la visión y estrategia en el ciclo del PMUS**

**Elemento 4: Desarrollar una visión común y comprometer a los ciudadanos y las partes interesadas**

Debe definirse una visión estratégica que ponga de relieve dos o tres objetivos en el plano político y sea compartida con las partes interesadas.

Esta visión constituye la base de los demás pasos subsiguientes que definirán objetos y medidas concretas.

Estos objetivos principales constituirán la base de la comunicación con los ciudadanos y las partes interesadas relevantes del PMUS.

La comunicación a la ciudadanía de los objetivos del PMUS y en las diferentes fases de su implementación es esencial. Debe recogerse y distribuirse material informativo sobre la creación de la visión y sus resultados.

**Elemento 5: Determinar prioridades y objetivos mensurables**

Aquí debe responderse claramente a la pregunta “¿qué debe alcanzarse y cuándo?”. En otras palabras, deben adoptarse prioridades claras para alcanzar los objetivos principales definidos en el elemento 4. Estas prioridades deben establecerse después de estudiar distintos escenarios y sus respectivas ventajas e inconvenientes, con análisis de rentabilidad y/o criterios múltiples, respetando las necesidades de las partes interesadas y los ciudadanos.
Los objetivos pueden ser, por ejemplo:
- aumentar la distribución modal de la bicicleta;
- desarrollar los servicios de transporte público;
- facilitar la creación de servicios de reparto innovadores;
- reducir la congestión causada por los automóviles;
- mejorar la seguridad vial;
- organizar y regular el aparcamiento en la calle;
- gestionar el transporte de mercancías;
- promover planes de viajeros pendulares para las empresas;
- sistema tarifario integrado;
- ...

Definir objetivos significa todo lo que hace falta para lograr mejoras sociales, ambientales y económicas: lo que se debe reducir, aumentar y mantener.

Los objetivos (p. ej., suprimir la congestión causada por los automóviles) son propósitos de nivel superior del PMUS, mientras que las medidas (p. ej., construir una línea de tranvía) son los medios para alcanzarlos.

Los propósitos representan la forma de compromiso más concreta de un PMUS, ya que indican el grado deseado de cambio en un periodo de tiempo determinado. Son necesarios para determinar si una medida adoptada realmente alcanza los resultados deseados.

Los propósitos deben ser SMART (específicos, medibles, alcanzables, realistas y acotados) y referirse a los objetivos acordados. Los propósitos son esenciales para el seguimiento y la evaluación (véase el elemento 8).

Establecer propósitos da transparencia y claridad sobre lo que se quiera alcanzar respecto de los cambios en el transporte y la movilidad de la ciudad.

**Elemento 6: Desarrollar paquetes de medidas efectivas**

Deben desarrollarse paquetes de medidas efectivas para alcanzar las prioridades definidas en el elemento 5, teniendo en cuenta todos los campos de actuación posibles. Sólo las medidas bien seleccionadas garantizarán que se cumplen los objetivos y propósitos definidos. La identificación de las medidas más efectivas también debe basarse en la experiencia de los que ya han implementado las medidas que estamos considerando para nuestro contexto local, y para la mayor parte de las medidas, es muy probable que encontremos otros lugares del país y/o en Europa que ya las han experimentado. Esto evita "reinventar la rueda" y cometer errores costosos que otros quizá ya han solucionado.

Otro elemento clave que debe considerarse aquí es adoptar un enfoque integrado: es esencial ya que las medidas adoptadas en un determinado campo de actuación pueden tener consecuencias en otros ámbitos (por ejemplo, desarrollar carriles dedicados al transporte público sin tener en cuenta las zonas de carga y descarga necesarias para el reparto de mercancías).

Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág. 64
- [www.london.gov.uk/thelondonplan/docs/londonplan08.pdf](http://www.london.gov.uk/thelondonplan/docs/londonplan08.pdf)
- [www.ctps.org/bostonmpo/3_programs/1_transportation_plan/plan/2035_LRTP_Chapter6_9.11.pdf](http://www.ctps.org/bostonmpo/3_programs/1_transportation_plan/plan/2035_LRTP_Chapter6_9.11.pdf)
4.3 **Elemento metodológico 3 - Organización**

El elemento metodológico "Organización" incluye todos los aspectos organizativos del PMUS, como la organización interna (departamentos, responsabilidades...), la cooperación con otros sectores, departamentos e interacción y comunicación con las partes interesadas y otros grupos objetivo (ciudadanos, estudiantes, comerciantes, etc.), consulta y estructura de comunicación (operadores de TP...), etc.

![Diagrama de elementos de la organización en el ciclo del PMUS](image)

**Figura 13: Elementos de la organización en el ciclo del PMUS**

**Elemento 7: Acordar responsabilidades claras y asignar la financiación**

Esto es esencial, ya que los PMUS no deben ser simplemente documentos de planificación sino también herramientas preoperacionales.

Los elementos preoperacionales son los siguientes:

- Calendario de implementación de acciones;
- estimaciones de coste e identificación de fuentes de financiación;
- identificación de las responsabilidades;
- Identificación de los inversores públicos y privados;
- ...

Estos elementos son fundamentales para garantizar la implementación. Deben describirse en el plan de acción y de presupuesto, que incluye un resumen detallado de las medidas, las prioridades establecidas para la implementación y los calendarios. Estas especificaciones constituirán la base de una implementación fluida de las medidas; requieren una amplia aceptación de los decisores y las partes interesadas y formarán parte esencial del plan definitivo.
**Elemento 8: Introducir el seguimiento y la evaluación en el plan**
La evaluación continua de la implementación también es fundamental para adaptarla en términos de resultados y evolución del contexto.

Debe incluir:
- Los indicadores clave correspondientes a los dos o tres grandes objetivos políticos definidos en el elemento 4.
- La definición del proceso de seguimiento y evaluación (que implica a las partes interesadas, …);
- Algunos indicadores para el seguimiento de la implementación de las acciones mencionadas en el plan/política - indicadores de resultados;
- Algunos indicadores para la evaluación de las repercusiones de los indicadores de resultados.

Para cada uno de estos indicadores, la metodología de evaluación debe identificar los datos necesarios, su origen, su disponibilidad y su frecuencia de actualización.

**Elemento 9: Adoptar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible**
Es necesario un control de calidad del documento, incluyendo los planes de acción y de presupuesto.

La adopción del PMUS debe declararse oficialmente y difundirse ampliamente al público en general. La ciudad es responsable de asegurarse de que el plan sea ampliamente aceptado por las partes interesadas y los ciudadanos.

Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág. 26 – 28 / pág. 84
- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág 43 – 48
- [www.portlandoregon.gov/transportation/article/370482](http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/370482)
4.4 Elemento metodológico 4 - Implementación

El elemento metodológico " Implementación" hace referencia a la forma de implementar la política de movilidad (sostenible) o las acciones / medidas concretas que se adoptan. El objetivo debe ser enumerar todos los elementos estratégicos y las acciones/medidas adoptadas en la ciudad, en relación con la visión descrita en el PMUS.

Figura 14: Elementos de implementación, incluidos los campos de actuación

**Elemento 10: Asegurar una buena gestión y comunicación (en el marco de la implementación del plan)**

La implementación del PMUS debe realizarse a un nivel técnico y debe controlarse a un nivel estratégico con la participación de todas las partes interesadas. Un equipo del proyecto, liderado por el director del proyecto identificado en el elemento 1, puede asegurar el enlace entre los dos niveles.

La comunicación sobre la implementación del plan o la política debe hacerse periódicamente y fomentar la participación ciudadana.

Efectivamente, además de la información y la comunicación sobre el PMUS, la participación de los ciudadanos se puede mejorar, convirtiéndolos en actores reales que participan en la aplicación de las medidas. Esto se puede lograr, por ejemplo, en las jornadas sin coches, la semana de la movilidad sostenible, actos especiales...

Y también se puede planificar en el PMUS, o incluirse en las acciones de gestión de la movilidad.

Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág 104 – 108
Campos de actuación

El objetivo de definir los campos de actuación consiste en planificar todas las acciones y medidas definidas y explicadas en el PMUS de la ciudad (visión de la movilidad de la ciudad). Las medidas y acciones se pueden considerar una traducción a la práctica del PMUS.

Es importante mencionar aquí que un PMUS debe encontrar un equilibrio entre distintos objetivos, teniendo en cuenta 4 aspectos fundamentales:

- Derecho a la movilidad para todos, incluidas las personas con movilidad reducida
- Protección del medio ambiente y la salud
- Articulación entre el uso del suelo y el transporte
- Seguridad vial

Por consiguiente, cada campo de actuación debe ser compatible con esas cuestiones.
4.5  **Elemento metodológico 5 - Seguimiento y evaluación**

Este elemento metodológico hace referencia a la forma de analizar y utilizar los resultados de la implementación del PMUS para orientar la política. Es fundamental adaptarlo en función de los resultados y la evolución del contexto: objetivos del PMUS para hacer un seguimiento e indicadores para evaluar los impactos del PMUS. Es la forma como se utilizan (bien y mal) los resultados para sacar conclusiones y se basa en experiencias previas.

![Diagrama de seguimiento y evaluación del PMUS](#)

**Figura 15: Elementos del seguimiento y estrategia en el ciclo del PMUS**

**Elemento 11: Aprender lecciones**

Aprender de todo lo que se ha elaborado e implementado se consigue gracias a evaluación periódica que se describe en el elemento 8.

Esto podría garantizar la capacidad de actualizar el PMUS en cuanto a los resultados y la evolución del contexto evolución sin modificar la estructura fundamental del PMUS.

Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág. 71 – 73 / pág. 110
- [www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf](http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf) – pág 91 – 93
4.6  Campo de actuación 1 - Gestión del aparcamiento

4.6.1  Definición
La gestión del aparcamiento se refiere a distintos programas y políticas que dan lugar a un uso más eficiente de los recursos de aparcamiento. La gestión del aparcamiento es un mecanismo potente que puede influir en los desplazamientos de las personas hacia la ciudad y por la ciudad. El aparcamiento es un instrumento ambivalente: sirve para regular los vehículos y el tráfico.

4.6.2  Contenido de este campo de actuación
- Diferenciación de precios en el aparcamiento en la calle.
- Trato preferencial para diferentes grupos destinatarios (es decir residentes, viajeros pendulares, usuarios de coche compartido, personas con movilidad reducida, …)
- Distinción de tarifas en los aparcamientos en función de las emisiones.
- Normativas de oferta máxima de aparcamiento en los nuevos edificios cuando existen soluciones de movilidad alternativas al vehículo privado.
- El número de plazas de aparcamiento en la calle es reducido y se puede sustituir por plazas fuera de la vía pública.
- Número total de plazas de automóvil reducido en el centro de la ciudad.
- Proporcionar instalaciones de estacionamiento disuasorio
- Proporcionar instalaciones de estacionamiento + bicicleta
- Existencia de un sistema de guía al aparcamiento por el centro de la ciudad.

4.6.3  Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
Véase por ejemplo:
- www.vtpi.org/tdm/index.php#parking
- http://www.civitas.eu/thematic-categories/parking-managementpricing
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3666
4.7 Campo de actuación 2 - Diseño urbano, paisaje urbano y medidas de reducción del tráfico

4.7.1 Definición

El diseño urbano puede influir en nuestra conducta y nuestras decisiones en la calle, favoreciendo o invitando a utilizar un determinado modo de transporte. Las medidas de reducción del tráfico deben entenderse como un concepto más global que abarca todo tipo de iniciativas destinadas a gestionar el espacio en la calle en beneficio de los usuarios no motorizados.

4.7.2 Contenido de este campo de actuación

Diseño urbano y medidas de reducción del tráfico

El objetivo de las medidas de este campo es hacer más atractivo el espacio público para garantizar que las personas lo utilizarán.

- Reducir la velocidad del tráfico (30 km/h)
- Espacio compartido
- Zona peatonal
- Calles recreativas
- Centro ciudad cerrado a los vehículos
- Calles de prioridad invertida con árboles y parques

Espacio público

Este campo se refiere a la explotación del espacio público, el espacio vial y las superficies para hacerlos más atractivos para los peatones y los ciclistas.

- Acercar las tiendas y los negocios
- Zonas peatonales
- Espacios verdes (paseos, más árboles)
- Iluminación adecuada para los grupos objetivo
- Integración de la GM en el proceso de planificación
- Acceso al TP y los servicios como condición para un nuevo desarrollo.
- Requisitos de espacio para nuevos desarrollos, como plazas de aparcamiento, áreas de carga y descarga,…

4.7.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

Véase por ejemplo:

- www.gehlarchitects.dk/files/projects/110518_Figueroa_OS_ENG.pdf
- www.dezeen.com/2012/07/05/escale-numerique-by-mathieu-lehanneur-and-jcdecaux/
- www.gehlarchitects.com/#/159503/
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1366
4.8 Campo de actuación 3 - Movilidad a pie

4.8.1 Definición
La movilidad a pie es la más natural de todas las opciones disponibles para el desarrollo de la movilidad sostenible. Las ciudades pueden instar a sus ciudadanos y los visitantes a ir a pie en lugar de utilizar un billete de metro, al menos para trayectos cortos.

4.8.2 Contenido de este campo de actuación
Infraestructura de la movilidad a pie
- Infraestructura peatonal;
- Zonas peatonales;
- Construcción de una red peatonal que abarque toda la ciudad y sea accesible para todos, especialmente para las personas con movilidad reducida;
- Indicación de destinos, que incluyan la duración del recorrido;
- Mobiliario urbano (p. ej., bancos para descansar);
- Evitar desviaciones / grandes rodeos para los peatones (por ejemplo, accesibilidad a la estación de tren desde ambos lados, pasarelas para peatones)

Ofertas complementarias
- Caminos escolares seguros;
- Pedibus para los escolares;
- Análisis/reducción de lugares potencialmente peligrosos;
- Medidas para caminos escolares seguros;
- Iluminación de caminos peatonales;
- Evitar áreas peligrosas (por ejemplo pasos subterráneos / pasos inferiores en los cruces; edificios vacíos);
- Accesibilidad para las personas con movilidad reducida;
- Visualización de la información sobre velocidad (control de velocidad) cerca de guarderías y escuelas

4.8.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
Véase por ejemplo:
- www.metropolismag.com/html/content_0802/ped/
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=2844
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=2255
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3624
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=3484
- www.seattle.gov/transportation/walk_map.htm
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1835
4.9 **Campo de actuación 4 - Movilidad en bicicleta**

4.9.1 **Definición**
Circular en bicicleta es un medio de transporte eficiente y eficaz, óptimo para distancias cortas o moderadas. Las bicicletas ofrecen numerosos beneficios en comparación con los vehículos motorizados, como por ejemplo hacer ejercicio, una alternativa al uso de combustibles fósiles, ausencia de contaminación aérea o acústica, disminución de la congestión de tráfico, más facilidad de aparcamiento, mayor maniobrabilidad y el acceso a las calles y los caminos. Las ventajas tienen un menor coste financiero para el usuario y la sociedad.

4.9.2 **Contenido de este campo de actuación**

**Infraestructura de la movilidad en bicicleta**
Optimización y ampliación de red de carriles bici
- Construcción de una red de carriles bici que llegue a toda la ciudad;
- Análisis / eliminación de las deficiencias de la red de carriles bici;
- Análisis/reducción de lugares potencialmente peligrosos;
- Indicación de destinos incluyendo la duración del recorrido (señalización de la red de carriles bici)
- Excelentes oportunidades para encontrar atajos;
- Buena conexión con las redes de carriles bici transfronterizas (interregionales, …);
- Onda verde semafórica para los ciclistas

**Aparcamiento de bicicletas**
Mejora y ampliación de las instalaciones de aparcamiento para bicicletas
- Instalación de aparcamientos para bicicletas en la calle o garajes para bicicletas; aparcamiento cubierto y protegido para bicicletas
- Estaciones de autoservicio en las instalaciones de aparcamiento
- Aparcamientos para bicicletas especiales (bicicletas de carga, bicicletas infantiles, remolques)
- Servicios públicos (por ejemplo, estaciones de autoreparación)
- Prevención de robo de bicicletas (por ejemplo, registro de bicicletas)
- Servicios de alquiler de bicicletas y sistemas de uso compartido de bicicletas (servicios de alquiler flexible de bicicletas en una zona amplia que ofrece una alternativa a la propiedad individual de bicicletas mediante el alquiler de bicicletas en lugares convenientes en un área determinada)
- Planificador de rutas para ciclistas;
- Beneficios para los usuarios (billetes más económicos)

**Ciclismo y TP**
- Instalación de aparcamientos para bicicletas seguros, accesibles, atractivos y suficientes, preferiblemente cerca de destinos importantes y puntos intermodales. Aparcamientos para bicicletas a corto y largo plazo (puntos de anclaje e instalaciones de aparcamiento cubierto;
estaciones de bicicletas (incluyendo equipos de orientación, reparación y alquiler de bicicletas)

- Enlazar el ciclismo con el transporte público (instalaciones de aparcamiento de bicicletas en estaciones de TP);
- Posibilidad de llevar la bicicleta en el tranvía, el autobús, el metro;
- Dimensionamiento de la red de TP teniendo en cuenta la bicicleta (distancia entre estaciones, ...)

www.eu-advance.eu
4.9.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

Véase por ejemplo:

- www.presto-cycling.eu/en/policy-guidelines-a-fact-sheets
- www.civitas.eu/thematic-categories/walking-and-cycling-enhancementsservices
- www.civitas.eu/content/public-and-rental-bikes
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=158
- www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=3486
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3095
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=1568
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3087
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3611
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3507
4.10 Campo de actuación 5 - transporte público

4.10.1 Definición
El transporte público está integrado por todos los sistemas de transporte en los que los pasajeros no se desplazan en vehículo propio, pero que comparten un medio de transporte. Normalmente, ofrece servicios regulares en rutas fijas sin reserva.

4.10.2 Contenido de este campo de actuación

Calidad
Garantizar la calidad de la red de TP y mejorar constantemente la red de TP mediante:
- Horarios diarios con frecuencia de paso elevada;
- Regularidad y amplitud;
- Conexión interurbana;
- Tarifas atractivas (para distintos grupos objetivo: estudiantes, mayores de 65 años, viajeros pendulares, turistas, etc.);
- Buenas conexiones en autobús nocturno que llega a toda la extensión de la ciudad;
- Paradas cubiertas e iluminadas;
- Sistemas tecnológicos de Información;
- Flota ecológica de TP;
- Vehículos de plataforma baja para garantizar la accesibilidad de todo el mundo, como parte de una política global que trata la accesibilidad para todos;
- Servicio de desplazamiento a demanda;
- Colaboración entre distintos operadores de TP;
- Sincronización de horarios de los servicios de TP;
- Videovigilancia (seguridad);
- Información en tiempo real sobre el TP;
- Sistema de pago basado en tecnología GSM;
- Venta de billetes electrónicos (billetes por SMS, billetes en línea);
- Incremento de la seguridad en el TP;
- Integración del transporte público con servicio de tren, cercanías y autobuses regionales.

Prioridad
Se da prioridad al transporte público:
- Carriles para TP (más líneas o líneas más óptimas);
- Control de semáforos; onda verde para el TP;
- Pantalla de información de la llegada del autobús en la parada de autobuses

Transporte público y planificación urbana
- Densidad mínima de viviendas en los alrededores de las estaciones de transporte público
- Normativa de aparcamiento en edificios nuevos relacionada con los servicios de transporte público
4.10.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas

Véase por ejemplo:

- [www.by-banen.no/rapporter_og_planer](www.by-banen.no/rapporter_og_planer)
  Desplácese hacia abajo hasta las guías de proyectos HiTRANS “Public transport – planning the networks”; “Public Transport – mode options and solutions”; y “Public Transport – citizens’ requirements”.


- [www.civitas.eu/thematic-categories/transport-telematics](www.civitas.eu/thematic-categories/transport-telematics)
4.11 Campo de actuación 6 - Movilidad en vehículo privado

4.11.1 Definición
La movilidad en vehículo privado hace referencia al transporte en vehículo privado y a las medidas complementarias. Trata la gestión del transporte en vehículo privado de forma más sostenible, por ejemplo, mediante el uso de servicios de coche compartido.

4.11.2 Contenido de este campo de actuación
Transporte colectivo
Acciones para desarrollar un transporte colectivo innovador y a demanda
- Establecimiento de servicios de coche compartido
- Establecimiento de servicios de coche multiusuario

Zonas de limitación de la velocidad y restricciones de acceso
Medidas para reducir el tráfico, para mantener tráfico fuera del centro de la ciudad.
- Plan global para organizar las zonas de limitación de velocidad y restricciones de acceso en toda la ciudad.
- Información dinámica de las señales de tráfico.
- Zona con tarifa de congestión.
- Planes de circulación;
- Espacios compartidos;
- Zonas verdes;
- Zonas de bajas emisiones.

Distancia de seguridad
Información del tráfico en tiempo real para garantizar un tráfico fluido conduciendo a velocidad moderada y respetando las distancias de seguridad.

4.11.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
Véase por ejemplo:
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3647
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3272
4.12 Campo de actuación 7 - Gestión de la movilidad

4.12.1 Definición
La gestión de la movilidad (GM) es un concepto que pretende promover el transporte sostenible y gestionar la demanda del uso del vehículo privado modificando las actitudes y el comportamiento del viajero. En el centro de la gestión de la movilidad encontramos medidas “blandas” como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de distintos socios. Las medidas “blandas” suelen mejorar la eficacia de las medidas “duras” del transporte urbano (por ejemplo, nuevas líneas de tranvía, nuevas calles y nuevos carriles-bici). Las medidas de gestión de la movilidad (en comparación con las medidas “duras”) no siempre requieren grandes inversiones financieras y pueden tener una elevada ratio coste-beneficio.

4.12.2 Contenido de este campo de actuación
Información sobre la movilidad sostenible
Estas medidas se impulsan esencialmente a petición del viajero. Proporcionan al viajero información y asesoramiento con distintos medios.
- Desarrollo de un centro de movilidad o punto de movilidad;
- Información sobre movilidad no motorizada;
- Información del trayecto a través de una serie de tecnologías, antes y durante el trayecto;
- Mapas de la ciudad para los usuarios de TP, peatones y ciclistas.
- Información sobre billetes (en el sitio web);
- Medidas de seguridad vial para los usuarios (p. ej., ciclistas, peatones);
- Campañas de seguridad;
- Paquetes de movilidad para nuevos empleados o nuevos ciudadanos;

Promoción de la movilidad sostenible
Estas medidas se basan en la idea de promover un cambio voluntario en el comportamiento mediante campañas de sensibilización, promoción de alternativas al vehículo privado, motivación y suministro de información.
- Campañas de publicidad a los ciudadanos, escuelas, empresas, … para animar a las personas que intenten ir a pie, en bicicleta y/o transporte público (En bici al trabajo, Día europeo sin coches, …);
- Asesoramiento personal sobre desplazamientos;
- Promoción específica de modos alternativos y reducción/encadenamiento del viaje;
- Incentivos para modos alternativos y vehículos limpios;

23 Fuente: EPOMM - Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad (www.epomm.eu)
- Comercialización de modos sostenibles mediante la publicidad y el uso de otras técnicas de marketing, como el reparto de prospectos puerta a puerta (en los hogares);
- Aumento de la concienciación de los peligros del CO2 generados por el tráfico

**Gestión de la movilidad en el municipio**
Incluye la oferta, la organización y la coordinación de distintos tipos de servicios de GM para dar una alternativa a la ocupación individual del vehículo, y se centra en los empleados de la administración de la ciudad.

- Instalación de servicios de aparcamiento para bicicletas en las empresas
- Introducción de subvenciones a los empleados para el transporte público
- Instalación de duchas

**Gestión de la movilidad en sitios concretos**
La GM es una actividad principalmente basada en un lugar concreto que genera tráfico como una empresa, escuela, universidad, sala de conciertos...

- Un plan de movilidad anima a los empleados a comportarse de una manera consciente en la movilidad.
  - Regulación de espacios de aparcamiento cerca de los edificios comunitarios;
  - Servicios para bicicletas y coche de empresa multiusuario;
  - Disuadir del uso del coche para ir al trabajo;
  - Posibilidad de ducharse en el lugar de trabajo.
- El uso de vehículos de empresa se describe en un plan de movilidad para asegurarse de que sus vehículos se utilizan de forma efectiva, especialmente en relación con el consumo de combustible.
  - Estado actual de los vehículos en uso y balance.
  - Adquisición de coches ecológicos (coches eléctricos, GNC, híbridos);
  - Curso de ecoconducción para empleados;
  - Animar a las personas a usar la bicicleta o el transporte público en los desplazamientos por la ciudad
- El plan de movilidad escolar es similar al plan de movilidad para empresas, salvo que normalmente incluye un mayor grado de participación de los padres y los niños y los empleados y los empresarios en la planificación y la implementación.

Un PMUS debe favorecer el asesoramiento sobre la movilidad y el desarrollo de planes de movilidad de las empresas. Podría contener un marco para la elaboración de estos planes y objetivos relacionados con su multiplicación en la zona urbana. Pero es evidente que un PMUS no puede contener todos estos planes.

**4.12.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas**
- Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad: [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu)
- ELTIS: Portal de movilidad urbana ([www.eltis.org](http://www.eltis.org))

Véase por ejemplo
- [transalt.org/campaigns/pedestrian/playstreets](http://transalt.org/campaigns/pedestrian/playstreets)
4.13 Campo de actuación 8 - Gestión del transporte urbano de mercancías

4.13.1 Definición

El transporte de mercancías es el proceso de transportar diferentes tipos de mercancías desde un punto a otro utilizando distintos medios de transporte. El transporte de mercancías puede implicar soluciones viarias, reparto aéreo, e incluso el uso de vías navegables para trasladar la carga desde un punto de origen a uno de destino. La gestión del transporte urbano de mercancías incluye distintas estrategias para incrementar la eficiencia del transporte de mercancías y el transporte comercial. Un PMUS debe organizar las condiciones de la oferta de la ciudad necesarias para las empresas y el comercio.

4.13.2 Contenido de este campo de actuación

Reorganización
Reorganizar y racionalizar el reparto por una empresa y/o por los proveedores para reducir el transporte de mercancías de entrada y salida de la ciudad.
- Centro de consolidación;
- Carriles para el transporte de mercancías;
- Distribución nocturna;
- Restricciones al transporte de mercancías;
- Regulación del transporte de mercancías: horarios de reparto, dimensionamiento de las zonas de carga y descarga,…;

Cambio modal en el transporte de mercancías
- Uso de tranvías (de carga) para la distribución (interna) de la ciudad
- Utilización de equipamientos para el transporte de mercancías no motorizado (a pie y en bicicleta, carro, bicicleta de carga)
- Mensajeros en bicicleta

4.13.3 Enlaces para obtener más información y mejores prácticas
Véase por ejemplo
- http://www.civitas.eu/thematic-categories/urban-freight-logistics
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3520
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3014
- www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3177
## 5 Anexo II - cuestionario ADVANCE


**Figura 16: Extracto del cuestionario ADVANCE - hoja de elementos metodológicos**
Figura 17: Extracto del cuestionario ADVANCE - hoja de campos de actuación
## Anexo III - Glosario

### 6.1 Glosario General

<table>
<thead>
<tr>
<th>Glosario General</th>
<th>Definición</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Accesibilidad</strong></td>
<td>Para una persona, la accesibilidad de una actividad es la facilidad con la que esta persona puede desplazarse a los lugares donde puede realizarse la actividad.</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Auditoría</strong></td>
<td>Es la evaluación de una persona, organización, sistema, proceso, empresa, proyecto o producto.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>El término se refiere generalmente a las auditorías de contabilidad, pero también existen conceptos similares en la gestión de proyectos, la gestión de la calidad y la conservación de la energía.</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Benchmarking</strong></td>
<td>Es un proceso muy generalizado en la gestión, especialmente la gestión estratégica, con el que las organizaciones evalúan distintos aspectos de sus procesos en relación con las mejores prácticas, generalmente en relación dentro de su propio sector o ámbito. Luego, esto permitirá a las organizaciones desarrollar planes sobre la manera de adoptar las mejores prácticas, por lo general con el objetivo de incrementar algunos aspectos de rendimiento. El Benchmarking debe considerarse un proceso continuo con el que las organizaciones tratan reiteradamente de poner en cuestión sus prácticas. El proceso de identificar y aprender de las mejores prácticas de otras organizaciones es una herramienta potente en la búsqueda de una mejora constante y avances de rendimiento.</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Certificación</strong></td>
<td>Procedimiento formal mediante el cual una persona o agencia autorizada evalúa y verifica y certifica por escrito (mediante la emisión de un certificado) los atributos, las características, la calidad, la calificación, o el estado de personas u organizaciones, bienes o servicios, procedimientos o procesos, o acontecimientos o situaciones, de conformidad con las normas y requisitos establecidos.</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Auditoría externa</strong></td>
<td>Es la evaluación de una organización por una persona no afiliada a la organización. Las auditorías externas las realizan las partes que tienen un interés en la organización, tales como clientes u otra persona en su nombre.</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Indicador</strong></td>
<td>Es una variable seleccionada y definida para medir el progreso hacia un objetivo.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Existen distintos tipos de indicadores: cualitativo y cuantitativo, absoluto y relativo. Otra tipología utilizada es el</td>
</tr>
</tbody>
</table>
"sistema de producción" o el enfoque "entrada-salida-resultados":

- **Indicador de entrada**: los recursos necesarios para prestar un servicio o producto (p. ej., mano de obra, gastos de planificación)
- **Indicador de proceso**: la forma como se presta el servicio (p. ej., público o privado)
- **Indicador de salidas**: servicios, productos o resultados (por ejemplo, el número de km de carril bici construidos)
- **Indicador de resultados**: los efectos o resultados finales (p. ej. aire limpio)
- **Indicador de eficiencia**: ratio de entradas/salidas
- **Indicador de efectividad**: ratio de entradas/salidas

### Enfoque integrado

Integración de prácticas y políticas entre medios de transporte, sectores de la política, instituciones públicas y privadas.

### Auditoría interna

Es una auditoría independiente, objetiva y consultiva diseñada para dar valor y mejorar las operaciones de una organización. Una auditoría interna es un catalizador para mejorar la efectividad y la eficiencia de una organización, gracias a las percepciones y las recomendaciones basadas en análisis y evaluaciones de datos y procesos empresariales. Entre otras cosas, una auditoría interna se lleva a cabo en nombre de la propia organización para examinar la gestión y otros fines internos y puede constituir la base de una organización de autodeclaración de conformidad. Es decir que el cliente de la auditoría es el mismo que el auditor. En muchos casos, especialmente en las organizaciones más pequeñas, la independencia se puede demostrar mediante la libertad de responsabilidad de la actividad objeto de la auditoría o la libertad de prejuicios y conflictos de intereses.

### Movilidad

El movimiento de las personas, de un grupo social, clase, nivel o de un lugar a otro.

### Gestión de la movilidad

Es un concepto que pretende promover el transporte sostenible y gestionar la demanda del uso del vehículo privado modificando las actitudes y el comportamiento del viajero. En el centro de la gestión de la movilidad encontramos medidas "blandas" como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de distintos socios. Las medidas "blandas" suelen mejorar la eficacia de las medidas "duras" del transporte urbano (por ejemplo, nuevas líneas de tranvía, nuevas calles y nuevos carriles-bici). Las medidas de gestión de movilidad (en comparación con las
### Medidas “duras”

No siempre requieren grandes inversiones financieras y pueden tener una elevada ratio coste-beneficio.

### Programas de control de la calidad

Incluyen y evalúan la calidad de los procesos y los resultados y orientan sobre la manera de mejorar la calidad.

### Autoevaluación

Es el proceso de búsqueda en uno mismo a fin de evaluar los aspectos que son importantes para la identidad propia.

### Principios SMART

Especificos, medibles, alcanzables, realistas y acotados en el tiempo.

### Parte interesada

Cualquier persona, grupo u organización afectada por un proyecto propuesto, o que puede influir en un proyecto y su implementación. Este término incluye el público en general, así como una amplia selección de otros grupos (por ejemplo, empresas, autoridades públicas y grupos de interés especial).

### Implicación / compromiso de partes interesadas

La participación de personas, grupos y organizaciones, en distintos grados, en aspectos del proceso de toma de decisiones de transporte a través de distintos métodos.

### PMUS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas en las ciudades y el área metropolitana para obtener una mejor calidad de vida. Se basa en prácticas de planificación existentes y examina con detalle los principios de integración, participación y evaluación.

### Sostenibilidad

Refleja el deseo humano fundamental de proteger y mejorar el planeta. Sostenibilidad pone de relieve la naturaleza integrada de las actividades humanas y, por tanto, la necesidad de coordinar decisiones entre distintos sectores, grupos y jurisdicciones.

Hacer algo de forma sostenible significa tener en cuenta las necesidades de las futuras generaciones al tiempo que se cumplen las necesidades actuales.

### Sistema de transporte sostenible

Cumple con las necesidades económicas, sociales y ambientales de la sociedad, al tiempo que minimiza impactos indeseables en la economía, la sociedad y el medio ambiente.

Un sistema de transporte sostenible alcanza el máximo equilibrio posible entre las dimensiones del transporte social - ambiental - económico. El transporte está conectado a la movilidad, lo cual significa que el transporte...
sostenible no se puede analizar sin estudiar la movilidad y los modelos de movilidad. 

<table>
<thead>
<tr>
<th>Meta</th>
<th>El valor deseado de un indicador. Las metas son la expresión material de las decisiones políticas realizadas. Se centran en temas seleccionados (indicadores) que definen un corredor de desarrollo entre el “ahora” y un futuro “entonces”.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Auditorías de terceros</td>
<td>Las realizan organizaciones de auditoría independientes, como los reguladores o los que ofrecen registro o certificación. Aquí el cliente de la auditoría no es el mismo que el auditor.</td>
</tr>
<tr>
<td>Visión</td>
<td>Proporciona una descripción cualitativa de un futuro urbano deseado y sirve de guía para el desarrollo de medidas adecuadas en la planificación de la movilidad urbana sostenible.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 6.2 Glosario de la auditoría ADVANCE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Campo de actuación</th>
<th>Está relacionado con una determinada categoría de medidas definidas en un PMUS (por ejemplo, movilidad en bicicleta, movilidad a pie,…).</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Plan de Acción</td>
<td>Un documento que establece un conjunto de actividades y medidas detalladas que realizará el municipio para mejorar su política de movilidad urbana sostenible.</td>
</tr>
<tr>
<td>Auditoría ADVANCE</td>
<td>Es una práctica herramienta de auditoría para mejorar los planes de movilidad urbana sostenible. La auditoría ADVANCE propone un método sistemático de evaluación y guía, muestra el potencial para que el PMUS sea un éxito (aún mayor) y da un valor añadido a la ciudad.</td>
</tr>
<tr>
<td>Esquema de auditoría ADVANCE</td>
<td>El esquema utilizado para realizar la auditoría ADVANCE. El esquema de auditoría ADVANCE consta de cinco fases principales: analizar el estado actual, evaluar los elementos metodológicos y los campos de actuación, priorizar los puntos de mejora, establecer un plan de acción y el informe de auditoría y certificación.</td>
</tr>
<tr>
<td>Auditor ADVANCE</td>
<td>El auditor es un auditor externo competente para implementar una auditoría. Guía a la ciudad a lo largo de toda la auditoría. Es el asesor/mediador del proceso. En calidad de experto, hace recomendaciones para la mejora.</td>
</tr>
<tr>
<td>Concepto</td>
<td>Definición</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------------------------</td>
<td>-----------------------------------------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Certificado ADVANCE</td>
<td>Certificado que demuestra que el municipio tiene una buena planificación</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>de la movilidad urbana sostenible o tiene el potencial de desarrollar uno.</td>
</tr>
<tr>
<td>Grupo de trabajo ADVANCE</td>
<td>El actor principal en el proceso de auditoría ADVANCE. El grupo de trabajo</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ADVANCE debe estar integrado por los actores internos y externos principales</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>relacionados con la movilidad urbana de la ciudad y está limitado a un</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>máximo de 15 personas.</td>
</tr>
<tr>
<td>Evaluación</td>
<td>Evaluación de los elementos metodológicos y los campos de actuación que</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>conjuntamente reflejan el estado de la política de movilidad urbana sosteni</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ble de la ciudad.</td>
</tr>
<tr>
<td>Informe de auditoría</td>
<td>El informe final del auditor ADVANCE que describe el proceso de auditoría,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>incluyendo las notas de las reuniones del grupo de trabajo, el plan de</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>acción y una recomendación para la certificación.</td>
</tr>
<tr>
<td>Ciudad</td>
<td>Se entiende por ciudad una zona geográfica o administrativa delimitada por</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>la autoridad competente a los efectos del reconocimiento bajo la auditoría</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ADVANCE.</td>
</tr>
<tr>
<td>Elemento metodológico</td>
<td>Un campo relacionado con el proceso de establecimiento de un PMUS.</td>
</tr>
<tr>
<td>Municipio</td>
<td>La autoridad pública competente de una ciudad sujeta a la auditoría ADVANCE,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>que también representa a todas las entidades públicas pertinentes para este</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>esquema.</td>
</tr>
<tr>
<td>Objetivos</td>
<td>Una amplia exposición de las mejoras de la planificación y la política de</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>la movilidad urbana sostenible que busca una ciudad. Los objetivos</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>especifican las directrices para la mejora, pero no los medios para lograr</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>la.</td>
</tr>
<tr>
<td>Organización</td>
<td>La entidad responsable de la definición e implementación de un plan de la</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>política de movilidad.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Esta entidad puede ser, por ejemplo, un departamento de transporte o de</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>movilidad de un municipio, una empresa, una institución educativa o un</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>proveedor de servicios de transporte.</td>
</tr>
<tr>
<td>Políticas</td>
<td>Objetivos generales, direccionales y más específicos del municipio</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>formulados y formalizados en documentos. Las políticas relevantes para</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>ADVANCE no se limitan a las políticas de transporte, sino que también están</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>relacionados con las políticas de medio ambiente, las políticas de</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>planificación urbana, ...</td>
</tr>
<tr>
<td>Programas de gestión de la</td>
<td>Es un sistema para dirigir y gestionar los procesos y los resultados de</td>
</tr>
<tr>
<td>calidad para la gestión de la</td>
<td>una administración o una organización.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### movilidad

Respecto de la calidad para garantizar que:
- Se pueden introducir con facilidad y eficacia (nuevas) medidas de gestión de la movilidad;
- Las medidas de gestión de la movilidad (existentes) son eficaces;
- Se cumplen las necesidades y requisitos de la sociedad, los usuarios y las partes interesadas.
- Se ha incorporado la mejora continua y
- Se ha establecido la gestión de procesos y resultados y se mantiene de forma adecuada.

---

### Autoevaluación en una organización

Un proceso mediante el cual las organizaciones exploran su rendimiento y los factores que apoyan o dificultan este rendimiento, con el fin de maximizar sus contribuciones al sistema y su impacto en el desarrollo sostenible.

Una evaluación de una de las capacidades y los errores propios.

---

### 6.3 Referencias

1 Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
4 MAXQ: Código de prácticas para la implementación de la calidad en la gestión de la movilidad en ciudades de tamaño medio y pequeño, CEN 2009 Oct
5 Gudmundsson, Henrik et al, (2010), Indicators of environmental sustainability in transport, An interdisciplinary approach to methods. Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – INRETS
7 D2.1 - Estado actual de los PMUS y esquemas de auditoría, ADVANCE, octubre de 2011
D2.5 Esquema de auditoría ADVANCE definitivo y directrices

ix MAXQ : Código de prácticas para la implementación de la calidad en la gestión de la movilidad en ciudades de tamaño medio y pequeño, CEN 2009 Oct
x MAXQ : Código de prácticas para la implementación de la calidad en la gestión de la movilidad en ciudades de tamaño medio y pequeño, CEN 2009 Oct
xii Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xiii Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xiv Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xv Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xvi Litmann, T. (2009), Well Measured: Developing Indicators for Comprehensive and Sustainable Transport Planning, Victoria Transport Policy Institute, Diciembre de 2009
xviii Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xx Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xxi D2.1 - Estado actual de los PMUS y esquemas de auditoría, ADVANCE, octubre de 2011
xxii Directrices. Desarrollar e implementar un plan de movilidad urbana sostenible - ELTISplus 2011
xxiii MAXQ : Código de prácticas para la implementación de la calidad en la gestión de la movilidad en ciudades de tamaño medio y pequeño, CEN 2009 Oct