



STUTTGART



## URB-AL-Red N° 8

### “Control de la Movilidad Urbana”

### Boletín N° 2

#### Contenido

- 1. Noticias actuales del programa URB-AL**
  - EuropeAid
  - URB-AL II
  - II Encuentro Bienal de URB-AL en Rio de Janeiro
- 2. Actividades de la Red N° 8**
  - Seminario de Lanzamiento
  - Proyectos Comunes
- 3. Mobilist – Mas movilidad, menos tráfico“**
- 4. Mirada retrospectiva**
  - EuropaWeltFestival
  - Congreso en Barranquilla
- 5. Agenda**
  - Encuentro anual de la red 8
- 6. Humor...**



*Este documento se ha realizado con la asistencia financiera de la Comunidad Europea. Los puntos de vista que en él se exponen reflejan exclusivamente la opinión de la ciudad de Stuttgart, y por lo tanto, no representan en ningún caso el punto de vista oficial de la Comunidad Europea.*

### Un saludo del director municipal Profesor Hartwig Beiche

Estimados amigos,

desde el último boletín han pasado algunos meses durante los cuales se celebró el seminario de lanzamiento en la ciudad de Stuttgart. Los participantes de América Latina y Europa desarrollaron propuestas de algunos proyectos interesantes. La creación de EuropeAid, la adopción de URB-AL II y las modalidades puestas en práctica para la transición de URB-AL I hacia URB-AL II nos han causado una demora de algunos meses.



Ya que todas las preguntas están aclaradas, podemos dedicarnos con mayor ímpetu a los proyectos propuestos. Estamos en condiciones para ofrecerles una variedad de propuestas exigentes. El programa URB-AL vive de la cooperación entre sus miembros. Los proyectos comunes son una plataforma ideal para el intercambio de experiencias y el aumento de las competencias locales en el área de la movilidad urbana. Por lo anteriormente expuesto, me alegraría mucho si Ustedes pudieran adherir a uno de los proyectos comunes.

Atentamente

Prof. Beiche es el responsable en la municipalidad de Stuttgart para obras públicas, desechos, desagüe e inversiones en el transporte. La oficina de coordinación URB-AL forma parte de su ámbito de responsabilidad.

## 1. Noticias actuales de URB-AL

### EuropeAid

La Oficina de Cooperación EuropeAid fue creada el 1 de enero de 2001 mediante una decisión de la Comisión Europea en el marco de la reforma de la gestión de la ayuda exterior.

Esta Oficina se ocupa de la aplicación del conjunto de los instrumentos de ayuda exterior de la Comisión, financiados con cargo al Presupuesto Comunitario y a los Fondos Europeos de Desarrollo.

La Oficina es, entonces, responsable de todas las fases del ciclo de operaciones:

- Definición y gestión de los proyectos y programas
- Preparación de las decisiones de financiación
- Aplicación, control y evaluación de los proyectos y programas, adoptados por la Comisión Europea, y destinados a la realización de los objetivos definidos para las programaciones establecidas por la Dirección General de Relaciones Exteriores y por la Dirección General de Desarrollo.



En este contexto EuropeAid vela para que la ayuda comunitaria se aplique eficazmente, garantizando un elevado nivel de calidad y rapidez en la concepción y aplicación de los proyectos. EuropeAid se encarga de la aplicación de los mecanismos

destinados a promover una gestión financiera saneada, de la coherencia y la transparencia de los procedimientos de adjudicación de los contratos y de la asignación de las subvenciones. Al mismo tiempo, EuropeAid realiza esfuerzos en materia de simplificación y racionalización de los procedimientos de gestión (administración) de las ayudas exteriores.

EuropeAid está cediendo, en cooperación con las Direcciones Generales de Relaciones Exteriores y de Desarrollo, a las delegaciones de la Comisión Europea el control del conjunto de operaciones que pueden administrarse mejor "in situ"; EuropeAid está así procediendo a la descentralización hacia los Estados beneficiarios. EuropeAid establece los sistemas de gestión, de supervisión, de apoyo y de control necesarios para la aplicación de estos objetivos.

Las actividades de EuropeAid son cubiertas por los Fondos Europeos de Desarrollo (Estados ACP) y alrededor de 70 líneas presupuestarias basadas en más de 80 bases jurídicas. Más de 150 Estados, regiones u organizaciones se benefician gracias a las ayudas administradas por la Oficina.

En el año 2000, las nuevas financiaciones ascendieron aproximadamente a 7.600 millones de Euros (€): 850 millones de € para los Balcanes Occidentales y los nuevos Estados procedentes de la ex-Unión Soviética, 1.000 millones de € para el Mediterráneo Meridional y el Próximo y Medio Oriente, casi 4.200 millones de € para los Estados ACP (incluida Sudáfrica), 570 millones de € para los Estados beneficiarios de América Latina y Asia y más de 1.000 millones de € para la financiación de acciones de carácter horizontal (seguridad alimentaria, cofinanciación con las ONG, medio ambiente, derechos humanos...).

<http://europa.eu.int/comm/europeaid>

### URB-AL II

Al voto positivo de los Estados miembros de la Unión Europea – verificado por la decisión del "Comité ALA-PVD" del 7.12.2000 – siguió la aprobación de la propuesta sobre

la financiación de la segunda fase de URB-AL por parte de la Comisión Europea.

El programa se enfoca aún hacia el intercambio de informaciones, experiencias y de buenas prácticas en asuntos locales. La Comisión está preparando una nueva guía sobre el programa.

Con la **creación de 6 redes nuevas** la Comisión ha reafirmado su objetivo de establecer vínculos duraderos entre ciudades y regiones en ambos continentes. La Comisión ha anunciado los temas de las nuevas redes en el marco de URB-AL II. La convocatoria será publicada en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas en el último trimestre de 2001.

Comparación URB-AL I / URB-AL II		
	URB-AL I	URB-AL II
<b>Presupuesto total</b>	14,8 Mio. Euro	50 Mio. Euro
<b>Presupuesto proyecto A</b>	Max. 200.000 Euro	Max. 357.000 Euro
<b>Contribución UE proyecto A</b>	Max. 100.000 Euro (= 50%)	Max. 250.000 Euro (= 70%)
<b>Presupuesto proyecto B</b>	---	Max. 1.14 Mio Euro
<b>Contribución UE proyecto B</b>	---	Max. 800.000 Euro (= 70%)
<b>Participantes</b>	5- 25	5-15
<b>Relación</b>	UE 40% / AL 60%	UE 33,3 % / AL 66,6%
<b>Países</b>	---	min. 2 UE / 2 AL
<b>Duración</b>	max. 3 años	max. 2 años
<b>Coordinación</b>	1 ciudad: 1 proyecto	1 ciudad: max. 3 proyectos

Los temas:

- Financiamiento local y presupuesto participativo
- La lucha contra la pobreza urbana
- Vivienda en la ciudad
- Promoción de las mujeres en las instancias locales de decisión
- Ciudad y sociedad de la información
- Seguridad de los habitantes en la ciudad

En la carta del 1 de agosto del 2001 la Comisión publicó las reglas de transición de

URB-AL I á URB-AL II para las redes 4, 6, 7 y 8. En la convocatoria corriente es válido el „addendum“ que fue publicado en junio 2001. Las reglas de URB-AL II se aplican a las dos convocatorias siguientes.

Los proyectos de la convocatoria actual valen como proyectos Tipo „A“, condición necesaria para la coordinación o participación en un proyecto tipo „B“ en el marco de URB-AL II.

*Wolfgang Fordeker*

## II Encuentro Bienal en Rio de Janeiro

En el marco del programa URB-AL hay tres actividades principales: las “redes temáticas”, los “proyectos comunes” y los “encuentros bienales” de los responsables a nivel político. Estos últimos permiten reunir, en torno a un tema prioritario, a representantes de alto nivel procedentes de ciudades, aglomeraciones y regiones de Europa y América Latina. Estos encuentros tienen por finalidad favorecer el intercambio de experiencias e identificar prioridades comunes, así como mecanismos e instrumentos para desarrollar acciones concretas. El primer encuentro bienal tuvo lugar en Lisboa los días 12 y 13 de junio de 1998. Su tema central era “La Rehabilitación Urbana”.

El segundo encuentro bienal se celebrará en **Rio de Janeiro** los días del **17 a 19 de septiembre de 2001** y tratará el tema de “**La integración social en la ciudad**”.

El II Encuentro será estructurado en dos subtemas definidos por la Alcaldía de la Ciudad de Río de Janeiro y aprobados por la Comisión Europea:

- Concepto, paradigmas e indicadores de la integración social;
- Políticas de integración social por medio de la vivienda y del trabajo.

Mayor información:

Escritório Técnico do II Encontro Bienal do Programa URB-AL

Palácio da Cidade, Rua São Clemente, 360 2º andar s/3 – Botafogo

CEP 22260-00 Rio de Janeiro/RJ, Brasil  
Tel: +55-21-286-1045/-2239 Fax: -9246

E-mail: [urbalrio@pcrj.rj.gov.br](mailto:urbalrio@pcrj.rj.gov.br)  
<http://www.rio.rj.gov.br/urbal>

## **2. Actividades de la Red N° 8**

### **Seminario de Lanzamiento**

**„La movilidad también es una cuestión de la agilidad mental“**

*Dipl.-Ing. Jutta Deffner, Universidad de Stuttgart, Centro de Investigación de Tráfico (FOVUS, <http://www.uni-stuttgart.de/fovus> )*

El seminario inaugural de la red "Control de la movilidad urbana" tuvo lugar el 19 y 20 de octubre de 2000, en la Casa de Economía (*Haus der Wirtschaft*) de Stuttgart, en el marco del programa europeo URB-AL (Urbs América Latina). Más de 100 participantes procedentes de 28 países de Europa y de América Latina intercambiaron experiencias, discutieron acerca de problemas diversos, sus respectivas soluciones y establecieron las primeras ideas de proyectos sobre el tema "Control de la movilidad urbana".

La primera etapa de la actividad de la red temática n° 8 consistía en reunir a los miembros (procedentes de unos 100 países distintos) en sentar las bases del intercambio de experiencias. Cuatro representantes de la Comisión Europea estaban presentes para exponer las exigencias que requiere la organización y el contenido del programa, así como para responder a las preguntas de los participantes.

A lo largo de la primera mañana, los participantes – que provenían en su mayoría de administraciones urbanas, de empresas de transportes y de organismos de investigación – fueron recibidos por el alcalde de Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, por el Ministro de Medio Ambiente y Transporte, Ulrich Müller, y por el Gerente Municipal, Theodor Häußler. A continuación, los profesores Carlos Cedano, Gerhard Heimerl y Eckhart Ribbeck presentaron el contenido propiamente dicho del documento de base. El documento se apoya en el análisis de la evolución del urbanismo y los transportes en ambos continentes y, más particularmente, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX. Este análisis ha revelado que el progreso actual – principalmente en el ramo de la movilidad automóvil – se produce de

modo similar en los dos continentes; no obstante, con un cierto desfase en el tiempo. Mientras que en Europa ya se establecieron, en gran medida, normas de calidad y de medio ambiente, los problemas que se manifiestan en América Latina enfilan hacia la organización de los transportes públicos y privados y hacia la elaboración de normas.

Un problema al que son especialmente sensibles muchos países latinoamericanos es lo que se denomina transporte informal – es decir, la oferta desorganizada, y en gran parte ilegal, de líneas de autobuses en las metrópolis. Esta forma de transporte paraliza totalmente el sistema de transporte urbano, en particular durante las horas punta. Un buen número de estas líneas conecta las colonias espontáneas establecidas en los arrabales con el centro de la ciudad. Y la expansión vertiginosa de estas colonias constituye, además, la fuente de otros problemas de planificación en las ciudades. Los participantes se han puesto de acuerdo poner de relieve los siguientes problemas y retos:

- Control del incremento de la circulación individual
- Financiación, en particular del transporte público
- Reorganización de los sistemas de transporte
- Control de fenómenos urbanísticos, tales como la tendencia a la suburbanización, la expansión de las grandes superficies comerciales (hipermercados, centros comerciales, etc.), la privatización del espacio público, etc.
- Tendencias de cambio social (hábitos en materia de movilidad, contexto demográfico)
- Efectos nefastos de la circulación de los automóviles sobre la calidad de la vida urbana

El jueves por la tarde y el viernes por la mañana, los participantes trabajaron en tres talleres: "Urbanismo y gestión del territorio", "Transportes y técnicas" y "Aspectos socioeconómicos y aspectos de la política municipal". Por una parte, el objetivo de los talleres era compartir experiencias y debatir acerca de problemas concretos relacionados con los temas genéricos de la red. Por otra parte, los grupos de trabajo ya abordaron temas muy específicos y formularon objetivos para proyectos futuros.

Los talleres se presentaron durante la sesión plenaria del viernes por la tarde. La lista presentada aquí al lado proporciona una breve panorámica de los temas abordados. El seminario de lanzamiento finalizó con una sesión de clausura en el transcurso de la cual los expertos recapitulaban el trabajo realizado en los talleres y formularon los objetivos para continuar colaborando.

### Taller „Transportes y técnicas“

#### Áreas de trabajo y ejemplos:

#### 1. Planificación de los sistemas de transporte

Punto principal: medios de transporte no motorizados (circulación de peatones y bicicletas)

#### 2. Nuevas tecnologías

- Refuerzo de intercambios de experiencias e información, tanto entre la Unión Europea y América Latina como entre los países latinoamericanos
- Equipamiento técnico de los vehículos (técnicas de propulsión, pisos a ras de suelo, filtro de humos de escape, combustibles)

#### 3. Servicios y gestión de transportes

- Tranvías
- Líneas de autobús
- Gestión de los parques de vehículos

#### 4. Formación y educación

- Formación de los conductores
- Relaciones públicas

#### 5. Sistemas tarifarias

- Financiación y subvenciones del transporte público
- Integración del transporte informal

#### 6. Gestión institucional

- Efecto multiplicador en las administraciones
- Influencia de la administración pública sobre la circulación en las ciudades

### Taller „Urbanismo y ordenación del territorio“

#### Planificación del transporte

- Plan metódico
- Integración de los sistemas de transporte
- Transporte informal
- Transporte

#### Urbanismo

- Expansión rápida
- Periferia
- Estructuras comerciales
- Colonias espontáneas
- Urbanizaciones privadas
- Centros históricos
- Espacios públicos
- Comercio

#### Planificación regional

- Cooperación entre municipios
- Mancomunidades
- Areas metropolitanas

#### Estructuras institucionales

#### Competencias de los municipios

- Política financiera/subvenciones/tarifas/mantenimiento
- Participación del ciudadano
- Instrumentos de control

El resultado del seminario y las experiencias que se dedujeron son claras: tanto el trabajo realizado durante los talleres como las discusiones informales que tuvieron lugar, a pesar de todos los obstáculos de orden lingüístico, durante el café o la comida, ilustraron el clima de apertura y creatividad que presidió el encuentro. Todos los participantes hicieron gala de una muy notable disposición para colaborar. La lista de ideas de proyectos comunicada en ese intervalo de tiempo revela además que ya se crearon sub-redes de asociados. Los próximos meses se dedicarán a establecer nuevos partenariados para otras perspectivas de proyectos. Sin embargo, numerosas ideas aún tienen que reunir el número suficiente de socios para su presentación exitosa ante la Unión Europea.

### Taller „Demografía y socio-economía“

#### • Regulación

Uso de los medios de regulación y armonización

#### • Política financiera

Subvenciones, impuestos sobre vehículos y carburantes

#### • Información

Centrales de tráfico  
Intercambio de conocimientos

#### • Participación

Oficinas de información destinadas al ciudadano  
Educación en el campo de la movilidad  
Consideración de la opinión pública en la planificación

#### • Eficacia

Comparación de normas  
Reglamento de gastos sociales y ambientales  
Definición de las exigencias de las ciudades

### *Sin olvidar... el programa paralelo*

Además de todo eso, la ciudad de Stuttgart planificó un programa paralelo especializado cuyo propósito no sólo era permitir a los participantes intercambiar información, sino que también pretendió proporcionar un esbozo de los distintos aspectos de la movilidad cotidiana en la ciudad de Stuttgart. Este programa propuso, particularmente, desplazamientos a las empresas DaimlerChrysler, Neoplan, Excellsis, así como visitas a la sociedad de transportes públicos Stuttgarter Straßenbahnen AG, al centro de tráfico y al aeropuerto. En vísperas del seminario, DaimlerChrysler cursó una invitación para

una visita organizada al museo Mercedes-Benz, y el jueves por la tarde, los participantes fueron recibidos en la galería de arte de la ciudad.

*¿Cómo se ha pensado seguir con el programa?*

Es cierto que este seminario de lanzamiento permitió a los especialistas establecer numerosos contactos, compartir experiencias y problemas, así como cimentar una base sólida para una futura colaboración técnica.

Hasta el 30 de septiembre de 2001, la tarea de las diferentes sub-redes consistirá en entregar a la Oficina de Coordinación en Stuttgart las propuestas de proyectos. Este trabajo requiere una gran motivación y compromiso, pues, debido a la distancia, los contactos se efectúan principalmente por correo electrónico y por teléfono. El trabajo realizado por la Oficina de Coordinación de Stuttgart representa una aportación considerable: encargada también de crear la plataforma Internet de la red, esta oficina ofrece a los participantes asistencia y asesoramiento.

## **Proyectos Comunes**

### **Los Proyectos Comunes de la Red No. 6: la Cooperación y el Intercambio de Experiencias entre las Ciudades Latinoamericanas y Europeas se Concretizan**

#### **El seminario de lanzamiento – el lanzamiento de la cooperación municipal internacional**

La red temática no. 8 ahora ha entrado en su fase más interesante en la cual los contactos que se han dado durante el Seminario de Lanzamiento o gracias a los medios modernos de comunicación, se concretizarán en una estrecha cooperación técnica. A través de discusiones intensivas se han analizado los campos de actuación más interesantes en el área de la movilidad urbana. Ahora es importante que las pro-

puestas de proyectos cuenten con muchos participantes y que sean presentadas de la manera más convincente posible. Hasta el 31 de marzo de 2002 a más tardar los contratos entre la Comisión Europea y las ciudades coordinadoras de los proyectos aprobados tienen que ser firmados, dando paso a la fase más importante de las actividades de nuestra red temática, la del aprendizaje y de la actuación municipal a nivel internacional.

## **Las propuestas de proyectos – conceptos innovadores a alto nivel técnico**

El producto concreto del Seminario de Lanzamiento son 13 propuestas interesantes para Proyectos Comunes las cuales han sido elaboradas en los cuatro diferentes talleres de trabajo. En esta convocatoria se presentarán 11 de ellas a la Oficina de Cooperación EuropeAid en Bruselas. Además tenemos dos otras propuestas muy interesantes (no. 14 y no. 15) que sólo hace pocos días han sido entregadas. Perfectamente en armonía con el concepto URB-AL, estas iniciativas de las ciudades participantes reflejan los problemas con los cuales los actores responsables se ven enfrentados en sus municipios – sea en Utrecht en los Países Bajos o en Barranquilla en Colombia. El contenido de los proyectos está basado en los conceptos y las tecnologías más sofisticados, constituyendo un gran desafío también para las ciudades más avanzadas de Europa y Latinoamérica.

Es sumamente importante que las ciudades participantes se involucren de forma activa en la definición del contenido de las propuestas de proyectos para así hacerle caso al carácter participativo del programa URB-AL también en esta fase inicial del desarrollo de los Proyectos Comunes. Por esta razón quisieramos aprovechar la oportunidad para animar a todos los miembros de la red a contactar las personas respectivas de las diferentes propuestas con el fin de aportar sus propias ideas y de aprovechar la oportunidad de participar en un proyecto internacional de cooperación directa sin obstáculos burocráticos.

## Las nuevas condiciones de financiamiento – más libertad de movimiento para los proyectos

Con la transición a las condiciones considerablemente mejoradas de URB-AL II (contribución financiera de la UE hasta 70% en vez de 50% con un tope de 250.000 € en vez de 100.000 €) la fecha límite para la presentación de Proyectos Comunes se ha prolongado por algunos meses. Por eso existe la posibilidad de adherirse a uno o varios de las “sub-redes” hasta el 30 de septiembre de 2001. Hasta esta fecha los coordinadores tienen que mandar sus propuestas de proyectos completas junto con las cartas de adhesión de los participantes a la Oficina de Coordinación en Stuttgart. Las cuatro semanas siguientes se aprovechará para hacer eventuales añadiduras y adaptaciones en las propuestas. Hasta el 31 de octubre de 2001 a más tardar la Oficina de Coordinación tiene que enviar todos los documentos a Bruselas.

En las convocatorias pasadas de las otras redes temáticas aprox. 2/3 de las propuestas para Proyectos Comunes han sido aprobadas. El hecho que teóricamente 100% de los proyectos pueden ser aprobado, siempre y cuando correspondan a las altas exigencias técnicas y organizadoras, debería ser un estímulo e incentivo para los miembros de la red no. 8:

- amplia distribución geográfica de los participantes;
- distribución equilibrada de las tareas entre el coordinador y los miembros;
- temática técnicamente exigente y de relevancia general;
- presupuesto coherente;
- medidas eficientes para lograr una visibilidad pública y diseminación amplia de los resultados del proyecto.

En total la red no. 8 se beneficiará de tres convocatorias; ofreciéndoles a los miembros la oportunidad de desarrollar nuevas propuestas alrededor de la temática del “Control de la Movilidad Urbana” o – después de haber hecho algunas modificaciones y mejoras – de presentar nuevamente eventuales propuestas rechazadas de una convocatoria anterior. Bajo las condiciones

URB-AL II y después de haber finalizado uno de los abajo descritos proyectos (tipo A) los miembros pueden solicitar un proyecto consecutivo para la fase de implementación (tipo B) con un tope de la contribución financiera de la Comisión Europea de 800.000 €.

## Los temas de los proyectos – soluciones prometedoras para problemas de la movilidad urbana

El siguiente resumen mostrará en pocas palabras los temas y las tareas considerados prioritarios por las 123 ciudades miembro de 28 países de América Latina y Europa. En la sección “Proyectos Comunes” de nuestra página web <http://www.stuttgart.de/europa/urb-al> presentamos las descripciones detalladas de cada proyecto común en español, inglés y alemán. En este mismo sitio y también al final de este boletín encontrarán el formulario de la “carta de adhesión” para asociarse a un proyecto común.

### No. 1: Uso seguro y económico de autobuses

Considerando las condiciones específicas de las diferentes ciudades miembros se elaborará un concepto de formación para transmitir conocimientos y habilidades para el manejo seguro y con menos gasto de combustible. Una gran cantidad de choferes



de autobús en las ciudades participantes debe beneficiarse de este concepto adaptado. Aplicando el know-

how de los cursos de formación ellos hacen una contribución importante a la mejora de la imagen del transporte público, a través de la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos durante la formación se puede contribuir a obtener en la ciudad una mejora de la imagen del transporte público, una mayor seguridad del tráfico en las calles, una enorme economía de combustible (de hasta 40 %) con una reducción respectiva de los costos del transporte público y de la contaminación del medio ambiente.

Como resultado concreto del proyecto, un manual debe ser producido (previsto en versión impresa y digital) el cual podría llevar a un programa informático de formación de choferes dentro del marco de un proyecto tipo B.

Contacto: Dr. Jürgen Wurmthaler, Verband Region Stuttgart, Alemania; Tel.: +49-711-227-5962 Fax: +49-711-227-5971  
[wurmthaler@region-stuttgart.org](mailto:wurmthaler@region-stuttgart.org)

## No. 2: Innovación en la operación a escala global de vehículos con bajo nivel de emisiones

En el marco del presente proyecto, en un primer paso los expertos en celdas de combustible transmitirán a las ciudades participantes su know-how y todo lo relacionado a su utilización. Los participantes analizarán a continuación las situaciones particulares a sus localidades: actuales emisiones de la circulación y futura evolución de la misma, la posible adaptación de estas celdas de combustible como medio de propulsión a una flota de vehículos, las posibles fuentes de energía renovable como por ejemplo la biomasa etc. El objetivo principal de este proyecto es la elaboración conjunta de un estudio sobre la factibilidad del mismo como también la creación de una estrategia que permita la introducción de esta tecnología favorable al medio ambiente de una manera económica y adaptada a las exigencias de cada país.



Contacto: Dr. Jürgen Wurmthaler, Verband Region Stuttgart, Alemania; Tel.: +49-711-227-5962 Fax: +49-711-227-5971  
[wurmthaler@region-stuttgart.org](mailto:wurmthaler@region-stuttgart.org)

## No. 3: Integración del transporte y del planeamiento urbano en el marco de la sostenibilidad y las Agendas 21 Locales

En la primer fase del proyecto, la problemática actual de la planificación del tráfico y de la planeación urbana, así como su integración en las ciudades miembros debe ser analizada y con esta base la necesidad de acción debe ser definida. En las dife-



rentes reuniones de trabajo, los miembros intercambiarán sus experiencias sobre el tema y conocerán nuevas ideas sobre la integración de la planificación del tráfico y de la planeación urbana. Una planeación integrada y orientada hacia el concepto de la sustentabilidad debe desarrollar las estructuras espaciales de la ciudad destinadas a reducir de manera permanente los flujos de tráfico.

Contacto: Dora Guillén, Arequipa, Peru; Tel.: +51-54-211021-14, Fax: +51-54-202752, [arceguillen@unsa.edu.pe](mailto:arceguillen@unsa.edu.pe)

## No. 4: La prevención de accidentes y la difusión de una cultura de seguridad vial

Los participantes del proyecto elaborarán instrumentos y métodos eficaces destinados a reducir los accidentes de la circulación y a concientizar la población sobre esta importante problemática. En el marco de este proyecto una biblioteca multimedia, una página web y un manual deben ser creados; en este último serán catalogadas todas las experiencias y resultados importantes. Los medios de comunicación, los colegios, las escuelas de conducción y otras instituciones van a ser integradas



para obtener una mayor difusión de los resultados del proyecto. Una red virtual y personal sobre el proyecto debe producir efectos de orden sinérgicos entre las diferentes actividades locales y debe incitar las ciudades a adoptar nuevas estrategias y métodos.

Contacto: Dr. Uberto di Remigio, Provincia di Treviso, Italia; Tel.: +39-0422-656 161, Fax: +39-0422-590 086, [udiremigio@provincia.treviso.it](mailto:udiremigio@provincia.treviso.it)

## No. 5: Política financiera y los costos del transporte público

Los modelos de financiamiento del transporte público que existen en América Latina



y en Europa se diferencian principalmente en cuanto a la subvención estatal: mientras que en Europa el porcentaje de subvenciones es relativamente alto, en América Latina las compañías de transporte público deben cubrir sus gastos en un 100% y aún realizar ganancias. Bajo estas condiciones los precios del transporte son relativamente altos, esto excluye las personas desfavorecidas del servicio de transporte público. De igual manera, las fuentes de inversión para la mejora del sistema son escasas. Los participantes analizarán los modelos de financiación de sus respectivos países. Con base en una comparación entre los resultados de este análisis, se procederá a redactar medidas concretas de perfeccionamiento que sean aplicables a cada uno de estos modelos. El carácter internacional de los participantes es considerado como una condición ideal que permitirá luchar contra este problema urgente que se manifiesta sobre todo en América Latina y las soluciones que se elaborarán deberán ser adecuadas y aplicables a la política del transporte.



Contacto: Suzana Alvarenga, Belo Horizonte, Brasil; Tel.: +55-31-3277-8832 Fax: +55-31-3277-8768, [pmoura@pbh.gov.br](mailto:pmoura@pbh.gov.br)

#### No. 6: Promoción del transporte público para lograr una movilidad sostenible en las grandes aglomeraciones urbanas

Las grandes ciudades participantes recolectarán los métodos e instrumentos eficaces para promover el transporte público en las metrópolis: una gestión eficaz en la

#### Comunidad de Madrid

administración e intermodalidad del transporte público, esfuerzos para mejorar la imagen y reputación del mismo, la ampliación de los sistemas de metro y tram, el establecimiento de sistemas de autobús como medio de transporte masivo, financiamiento, construcción y administración de la infraestructura del transporte público etc. Los participantes podrán aprovechar de las experiencias y los conocimientos de las

grandes metrópolis de Europa y América Latina. Los resultados serán publicados en un manual que será puesto a disposición de todas las ciudades interesadas.

Contacto: Luis Peral, Comunidad de Madrid, España; Tel.: +34-91-580 3065, Fax: +34-91-553 7059, [luis.peral@comadrid.es](mailto:luis.peral@comadrid.es)

#### No. 7: Elaboración participativa de alternativas sostenibles para la movilidad urbana

Para poder garantizar una movilidad sostenible debe influenciarse el comportamiento de la movilidad del ciudadano. La participación de los ciudadanos es indispensable



para que las medidas sean aceptadas por la población. En un primer paso las

estrategias participativas serán recopiladas, analizadas y adaptadas a las condiciones de cada ciudad participante. Durante la fase de test, los participantes hacen experiencias concretas con los diferentes métodos y para concluir se establece un manual que recopilará los instrumentos más eficaces y su puesta en práctica.

Contacto: Götz Barth, Esslingen, Alemania; Tel.: +49-711-3512-2275, Fax: +49-711-3512-3284, [gbarth@esslingen.de](mailto:gbarth@esslingen.de)

#### No. 8: Integración de la planificación de ciclovías en la planificación urbana de ciudades medianas

En el marco de este proyecto el tema del tráfico no motorizado, que en la mayoría de las localidades es aún ignorado, deberá formar parte tanto de la consciencia de



quienes planifican la circulación como de los políticos de las ciudades participantes.

En conjunto, todos los participantes deberán desarrollar estrategias para promover el tráfico no motorizado y especialmente los instrumentos para integrar la bicicleta en la planificación del tráfico. Estas ideas serán transmitidas a los expertos

competentes que participan en los seminarios. Una red dinámica entre los participantes del proyecto y otras ciudades interesadas deberá garantizar la difusión de todas las informaciones importantes sobre el tema (por ejemplo.: las fuentes de financiamiento de los proyectos, "best practices" etc). Para concluir, todas las estrategias, métodos e instrumentos serán analizados y publicados en un manual que tratará además de las vías concretas para la aplicación en las ciudades de América Latina y Europa.

Contacto: Ton Dagers, Utrecht, Países Bajos; Tel.: +31-30-251 2208, Fax: +31-30-254 2360, [dagers@knoware.nl](mailto:dagers@knoware.nl)

### **No. 9: Estrategias para la implementación de conceptos innovadores en la gestión de la movilidad en aglomeraciones urbanas**

El proyecto tiene como objetivo la mejora de la circulación en las ciudades medianas y grandes promocionando sistemas de transporte público que sean eficientes, ecológicos y adaptados a las exigencias de la sociedad. También se debe tomar en cuenta la problemática de la integración de otros medios de transporte, del transporte público informal y de sistemas de circulación de las localidades vecinas. Basandose en el intercambio de experiencias entre los participantes y aprovechando los conocimientos de los expertos externos se deben desarrollar estrategias y conceptos adaptados a todas las ciudades que participan. Los responsables de los sectores políticos y profesionales de las ciudades participantes serán capacitados en el marco de un seminario especial.



Contacto: Mario Larrea, La Paz, Bolivia; Tel.: +591-2-202 043, Fax: +591-2-204 377, [rrii@ci-lapaz.gov.bo](mailto:rrii@ci-lapaz.gov.bo)

### **No. 10: Superar las limitaciones para la movilidad urbana por efectos de barreras físicas**

(Este proyecto se ha cancelado por falta de participantes)

### **No. 11: Mejora de la cultura de la movilidad a través de la información del ciudadano**

(Esta propuesta ha sido integrada en el proyecto no. 7 que contiene una temática semejante)

### **No. 12: Cálculo de las emisiones de vehículos privados para la generación de propuestas de movilidad y medio ambiente**

En el marco de este proyecto, se procederá a elaborar estrategias de efecto duradero que permitan reducir el tráfico motorizado en las ciudades: basados en el concepto de la "Elementarurbanistik" (la cual tiene como meta el desarrollo de conceptos sostenibles



de la estructura espacial urbana) se elaborarán métodos e instrumentos

de planificación con los cuales las ciudades participantes pueden influenciar su estructura urbana de tal manera que sólo un mínimo del flujo de tráfico es generado, preservando de esta forma las funciones ecológicas esenciales del clima urbano. Estas medidas de planificación urbana y del tráfico con un impacto duradero facilitan la solución sustentada de los problemas graves del tráfico urbano y constituyen la base indispensable para medidas complementarias como la promoción del transporte público.

Contacto: Haydé Sosa, Lima, Peru; Tel./Fax: +51-1-426-6080, [mml-octi@munlima.gob.pe](mailto:mml-octi@munlima.gob.pe)

### **No. 13: Los costos verdaderos del transporte**

El objetivo básico de este proyecto es el análisis de los costos verdaderos del tráfico público y privado: es decir, no se considerará sólo los costos directos sino también los latentes costos macro-económicos, sociales y ecológicos causados por ejemplo por congestionamientos de tráfico, por la contaminación atmosférica y el ruido. Los resultados deben formar una base sólida para facilitar la toma de decisiones responsables y orientadas hacia el futuro en los sectores de la política del transporte y de las inversi-

ones en la infraestructura del tráfico. Tomando como ejemplo las ciudades participantes se analizará los costos reales del transporte y con esta base se elaborará recomendaciones y medidas adecuadas para cada ciudad. Los resultados del proyecto serán recopilados en un manual, dándoles la oportunidad a otras ciudades de averiguar los costos verdaderos del transporte dentro de su contexto específico.



Bizkaiko Foru  
Aldundia  
Diputación Foral  
de Bizkaia

Los resultados del proyecto serán recopilados en un manual, dándoles la oportunidad a otras ciudades de averiguar los costos verdaderos del transporte dentro de su contexto específico.

Contacto: Pedro Luis Emparanza, Bilbao, España; Tel.: +34-94-446 7045, Fax: +34-94-415 7635, [pedro.luis.emparanza@bizkaia.net](mailto:pedro.luis.emparanza@bizkaia.net)

#### **No. 14: Reducción de la contaminación atmosférica y protección del medio ambiente urbano a través de filtros de material particulado para autobuses y camiones diesel**

El objetivo principal de esta nueva propuesta de proyecto es el de permitirles el acceso a la tecnología del filtro de material particulado a la mayor cantidad posible de ciudades europeas y latinoamericanas. Principalmente las grandes aglomeraciones urbanas de América Latina son las que sufren de sobremana la contaminación atmosférica causada por el tráfico urbano. Los participantes analizarán las condiciones técnicas para la modificación retroactiva de los vehículos con filtros y el potencial de la reducción de la emisión contaminante. Utilizando vehículos pilotos, además se investigarán los impactos reales, se recolectarán experiencias técnicas y se diseñarán estrategias adecuadas de promoción. Finalmente, en un manual se sumarán todas las experiencias y estrategias que puedan llevar a una amplia introducción de la tecnología de filtros de material particulado.

Contacto: Manfred Breithaupt, GTZ, Alemania; Tel.: +49-6196-79-1357, Fax: +49-6196-79-7194, [manfred.breithaupt@gtz.de](mailto:manfred.breithaupt@gtz.de)



#### **No. 15: Protección del medio ambiente y economía de recursos naturales y financieros en el área de la movilidad urbana a través de una tecnología innovadora de filtros de aceite de motor para parques móviles municipales y vehículos privados**

La propuesta de proyecto más reciente de nuestra red temática se dedica a otro aspecto importante de la contaminación del medio ambiente causada por el tráfico urbano: gracias a una tecnología innovadora de filtros de aceite de motor el cambio de aceite se hace innecesario, reduciendo así



los costos de manejo de los parques móviles municipales. El uso de aceite de motor podría ser reducido aprox. en un 80%, disminuyendo

así también la contaminación del medio ambiente por aceites usados (en Alemania sólo un 52% del aceite mineral vendido es recogido después del uso y la mayor parte de lo recogido se quema en incineradoras produciendo graves efectos ambientales). En el marco de las actividades del proyecto los participantes averiguarán las condiciones específicas de la implementación técnica. Además elaborarán conceptos de financiamiento y promoción y analizarán los impactos de esta tecnología en la reducción de los costos directos (manejo del vehículo) e indirectos (contaminación ambiental).

Contacto: Jürgen Strahlheim, Wertheim, Alemania; Tel.: +49-9342-301-112, Fax: +49-9342-301-400, [stadtverwaltung@wertheim.de](mailto:stadtverwaltung@wertheim.de)

#### **Los Proyectos Comunes – actuar en común**

Es sólo a través de una participación activa en los proyectos comunes que las ciudades pueden beneficiarse de todas las ventajas que brinda el programa URB-AL de la Unión Europea caracterizado por su enfoque descentralizado de cooperación horizontal:

- a nivel internacional las ciudades interesadas obtienen acceso a las experiencias y el know-how de otras ciudades,

empresas industriales e instituciones de investigación, muchas veces reconocidas como líderes mundiales en sus respectivas áreas;

- los funcionarios municipales son formados y hacen experiencias valiosas en el ámbito de la cooperación internacional que se hace cada vez más importante;
- la comprensión de los problemas específicos de los socios internacionales así como los estrechos contactos personales promueven un nuevo sentimiento de comunidad trans-fronterizo y una más amplia conciencia de los problemas sociales y ecológicos. Es sólo con esta base que puede crecer una solidaridad internacional indispensable para la solución de la gran tarea del futuro, el “desarrollo sustentable”.

Les rogamos utilicen el formulario al final de este boletín (o de nuestra página web bajo la sección “Proyectos Comunes”) para declarar su adhesión a un proyecto común. Por favor, mande el original del formulario relleno lo antes posible, pero a más tardar hasta el 30 de septiembre de 2001 a la Oficina de Coordinación en Stuttgart y una copia a la arriba mencionada persona de contacto de la propuesta del proyecto respectivo.

### **3. “MOBILIST” – Más movilidad – menos tráfico**

**“MOBILIST - Movilidad en la aglomeración de Stuttgart” - Investigar en equipo con la finalidad de obtener una movilidad que sea social y compatible con el medio ambiente**

La asociación „Region Stuttgart“, una entidad política con 179 ciudades miembros, entre ellos Stuttgart como la más grande, participó en el año 1998 en una convocatoria de ideas del Ministerio de Educación e Investigación de Alemania sobre el tema „movilidad en aglomeraciones“.

Con el proyecto „mobilist“ la región de Stuttgart forma parte de los cinco ganadores de este concurso. El gobierno de Alemania contribuye con 10,5 Mio. € al presupuesto total de 21 Mio. €. El fin del proyecto es previsto para el año 2002.



Las actividades comunes de los 44 socios (empresas pequeñas y grandes, instituciones de investigación, compañías de transporte, siete ciudades y un distrito) engloban los siguientes puntos:

- Mejores pronósticos de tráfico
- Un sistema optimizado de la gestión de aparcamiento computarizada
- Mejora del flujo de tráfico por un sistema computarizado a base de modelos
- Menos tráfico por „tele-trabajo“
- Trabajo y recreo sin carro gracias a una mejor planificación del espacio urbano



Mobilität im Ballungsraum Stuttgart gefördert vom **bmb+f**

<http://www.mobilist.de>

Otro objetivo es ofrecer a los participantes del tráfico informaciones y alternativas en la elección del medio de transporte. Se experimentan posibilidades en la gestión del tráfico.

Las medidas se necesitan con urgencia. En la región de Stuttgart con sus 2,6 Mio. de habitantes contamos por día laboral 3,5 Mio. caminos de tráfico individual. Hasta el año 2010 en el área del tráfico se espera un crecimiento del consumo de energía primaria de 15% en relación con las cifras del año 1995. La creciente avalancha de tráfico así impide que Alemania logre su meta de reducir las emisiones hasta el 2005 en un 25% comparado con el año 1990.

La región de Stuttgart con su fuerte economía depende con su industria de la movilidad pero también del funcionamiento del

sistema de tráfico. El lema de "MOBILIST" es por esta razón "más movilidad – menos tráfico".  
*Karin Knodel, practicante*

#### **4. Mirada retrospectiva**

##### **EuropaWeltFestival**

La Oficina de Coordinación está ubicada en el "Europahaus" (Casa de Europa), al lado de la alcaldía. La Casa de Europa es el lugar céntrico para todos los asuntos europeos en Stuttgart, sirve como una antena de Europa y reparte informaciones a nivel regional y local.

Del 4 hasta el 6 de mayo de 2001 se celebró en la Plaza Pierre Pflimlin – que lleva el nombre del antiguo alcalde de Strasbourg y ex-presidente del Parlamento Europeo - el primer EuropaWeltFestival. Con este festival, que además de haber enriquecido el día oficial de Europa (9 de mayo) con la gran variedad de actuaciones musicales y culturales, las instituciones del „Europahaus“ querían mostrar su trabajo, de manera entretenida al pueblo de Stuttgart.

Los espectadores no solo gozaron con la „cultura europea“ con bailes de Rumania y Portugal, cantantes de Alsacia, con los grupos „Clazz“ y „Mocc-A“ de Turquía o un mago italiano. También había música folk-rock de Afganistán, música tradicional de la India y un grupo de tambores de Corea. Al fin del festival el ritmo caliente de la salsa se hizo presente en Stuttgart, presentado por el grupo „Sangre Nueva“. A pesar del clima frío todo el mundo se puso a bailar.



*Sangre Nueva*

La oficina de coordinación URB-AL aprovechó esta ocasión para exponer sus actividades a los ciudadanos y visitantes de Stuttgart. Durante el transcurso del festival muchos de los 8000 espectadores tuvieron acceso a la informaron sobre el programa URB-AL.  
*Anna Schober, practicante*

##### **Congreso en Barranquilla, Colombia**

Rainer Rothfuss, representante de la oficina coordinadora de la red No 8, visitó Colombia del 2 al 11 de junio de 2001. En enero del año en curso los nuevos alcaldes electos de todo el país habían comenzado sus funciones por un período legislativo de tan sólo 3 años. Por esta razón, se interrumpió el contacto que existía con las 9 ciudades colombianas miembros de la red temática no. 8.

Nuestro practicante colombiano Alejandro Ayala que actualmente es estudiante de derecho en la ciudad universitaria de Tübingen; ha encontrado nuevos asociados tras un largo y laborioso trabajo; de esta manera conservó y preparó los contactos con las ciudades miembros del programa.



*Rainer Rothfuss y Ton Dagers en Barranquilla*

Inclusive se logró la membresía de 4 nuevas ciudades (Simijaca, Departamento del Atlántico, Departamento de Cundinamarca y Valledupar). Así Colombia con sus 12 miembros se convierte entre tanto en el país latinoamericano más representado en la red no. 8.

Durante el II. Congreso Internacional de Promoción del Uso de la Bicicleta como Medio de Transporte Urbano realizado en Barranquilla, Rainer Rothfuss explicó las

características del programa URB-AL a los aproximadamente 130 participantes; así como las subtilidades de la elaboración de las propuestas de los proyectos.

El promotor del proyecto no. 8 " Integración de la planificación de ciclovías en la planificación urbana de ciudades medianas" Ton Dagers, delegado de la International Bicycle Consultancy – IBC de Utrecht, de igual forma fue invitado como conferencista. El compartió informaciones de orden técnico y algunas experiencias destinadas a la implementation de un proyecto de ciclorutas en Barranquilla, que muy pronto debe ser puesto en marcha.

Andrés Caballero, alcalde de Simijaca, nueva ciudad miembro, presentó su programa "CicloPréstamo": todos los estudiantes de colegio interesados reciben una bicicleta que pueden pagar en modicas cuotas por un valor inferior al que se ahorran renunciando al servicio de bus escolar. En vista del gran interés suscitado por el programa, este tuvo que ser extendido a toda la población. El 11 % de la población simijense ha encargado ya una bicicleta. La administración municipal mantiene negociaciones con los productores de bicicletas para obtener en compensación por este pedido masivo la instalación de una fábrica en la municipalidad de Simijaca y así crear nuevos puestos de trabajo.

La población estuvo al corriente de los resultados del congreso, gracias al excelente trabajo de prensa que relizaron los organizadores al difundir el desarrollo del evento a travez de medios de comunicacion como radio, television y prensa escrita.

## 5. Agenda

Puesto que las propuestas para los proyectos comunes tienen que ser enviadas a la Comisión hasta el 31 de octubre de 2001, el **encuentro anual** que había sido programado para el 12 y 13 de noviembre de este año se celebrará a principios de Abril 2002 en la Ciudad de México, donde se inaugurará el nuevo „German Centre“ del Banco del Estado de Baden-Württemberg (LBBW). En breve les daremos más informaciones.

## 6. Humor...



*medio de transporte sin emisiones CO<sub>2</sub> (pero de metano...)*

En alguna gran avenida de alguna gran ciudad latinoamericana, alguien espera para cruzar. Plantado al borde de la acera, ante la ráfaga incesante de automóviles, el peatón espera diez minutos, veinte minutos, una hora. Entonces vuelve la cabeza y ve que hay un hombre recostado en la pared, fumando. Y le pregunta:

-Oiga: ¿Como hago para pasar al otro lado?  
-No sé. Yo nací en este.

(Eduardo Galeano, Uruguay, Patas arriba, la escuela del mundo al revés, 1998)

