

URB-AL Red N° 8

“Control de la movilidad urbana”

Boletín N° 4

Contenido:

1. **El tercer programa de calidad del aire para el Valle de México 2001-2010**
P. 2
2. **Reunión Anual 2002 de la Red No. 8 en la Ciudad de México, 4-6 abril**
P. 4
3. **World Mobility Forum 2002: Encuentro internacional anual de expertos sobre el tema del transporte**
P. 5
4. **Humor...**
P. 5
5. **Encuesta para la evaluación del trabajo de la Oficina de Coordinación y sobre el programa URB-AL**
P. 6

Cuestionario No. 1 „Motivos“
Cuestionario No. 2 „Evaluación“

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 Alcaldía de Stuttgart, y por lo tanto, no representan en ningún caso el punto de vista oficial de la Comunidad Europea.

Estimados amigos y miembros de la Red No. 8,

un pequeño capítulo en el documento de base de la red se llama “metrópolis sin metro”. El Dr. Ribbeck explica que la ciudades grandes en América



Latina no pueden solucionar sus problemas en el transporte urbano sin un sistema eficiente de transporta de masas. La ciudad de México, sede de nuestro encuentro anual en abril, es una de las pocas metrópolis latino-americanas que tiene un metro.

El cantante y poeta mexicano Salvador Chava Flores ha expresado en una canción los pensamientos que un campesino debe haber tenido en el año 1969 al viajar por primera vez en metro:

“Voy en el Metro, qué grandote, rapi-dote, que limpiote, qué diferencia del camión de mi compadre Filemón, que va al panteón aquí no admiten guajolotes ni tamarindos, zopilotes, ni huacales con elotes ni costales con carbón.”

Sobre los retos actuales en el área de la movilidad urbana discutiremos luego en la Ciudad de México. Para introducirle a la temática este boletín le brinda un artículo de Fernando Menéndez, ex-Secretario de Medio Ambiente del Distrito Federal, quien será uno de los moderadores de los talleres de nuestra reunión anual.

En las últimas páginas de este Newsletter Ud. encontrará dos cuestionarios con los cuales quisiéramos averiguar cual es su expectativa participando en el programa URB-AL y cuales son sus propuestas para mejorar nuestro trabajo de coordinación de la red. Nos alegraría mucho si todos los miembros, socios externos y otros participantes de la red apoyaran este proyecto de evaluación.

Un cordial saludo,

Wolfgang Forderer, Coordinador



Fernando Menéndez Garza, *ex-Secretario de Medio Ambiente del Distrito Federal de México y coordinador del taller 2 en la Reunión Anual de 4-6 de abril en México*

1. El tercer programa de calidad del aire para el Valle de México 2001-2010

Primera Parte: Los problemas ambientales causados por el transporte urbano

Mario Molina, destacado investigador Mexicano y Premio Nobel de Química presentó recientemente múltiples recomendaciones para preparar. Sus conclusiones resumen las colaboraciones de 52 investigadores Mexicanos y 29 extranjeros.

En su exposición el Dr. Molina empezó por reconocer que algunos aspectos del problema han sido atacados acertadamente con las políticas y acciones puestas en práctica en la década de los 90. En esos años se lograron reducciones substanciales en las concentraciones ambiente de plomo, bióxido de azufre y monóxido de carbono. No obstante –afirmó– aún persisten serios problemas con las altas concentraciones de ozono, óxidos de nitrógeno y partículas.



Mexico City: centro histórico al rededor del Zócalo y los volcanes La Malinche y Popocatépetl en el fondo

Informó que los hallazgos más claros y consistentes de los más recientes estudios médicos estiman que por cada incremento de 10 microgramos por metro cúbico de partículas en el aire, se puede esperar un aumento del 1% en la mortalidad diaria. Para la Ciudad de México, estos indicadores implican que una reducción de 10% en las concentraciones de partículas en el aire, podrían reducir el número de muertes prematuras en hasta mil personas cada año. Más aún, una reducción del 10% en los niveles de partículas significaría ahorros eco-

nómicos en el rango de 100 a 3,000 millones de dólares al año, según los parámetros de medición que se utilicen.

El transporte fue señalado como el principal causante de la contaminación atmosférica, pues contribuye con casi todo el monóxido de carbono, el 75% de los óxidos de nitrógeno, el 35% de los compuestos orgánicos volátiles, el 24% del bióxido de azufre y el 41% de las partículas. El tamaño de la zona metropolitana y su continua extensión horizontal, van multiplicando exponencialmente el número de viajes que se requieren para satisfacer la transferencia de bienes y personas.

Los investigadores concluyen que de seguir las tendencias actuales para el año 2020 la zona metropolitana pasaría de los 18 millones de habitantes actuales a 26 millones. Aún cuando las tasas de crecimiento poblacional fueran más moderadas, la creciente dispersión geográfica de la población provocará incrementos en la demanda agregada de transporte de pasajeros y carga. Consecuentemente se requerirán un número mayor de viajes, los cuales serán más largos y en congestionamientos viales cada vez más difíciles. Con mayor población, mayor actividad económica y más viajes, el actual consumo de 44 millones de litros diarios de combustibles continuará creciendo, incrementando el volumen potencial de emisiones contaminantes que se arrojan a la atmósfera.

En el transporte no tan solo es importante el volumen de emisiones que arroja un vehículo, sino también entre cuantos pasajeros se divide. Cuando se contabilizan las emisiones generadas por pasajero transportado, la eficiencia ambiental está claramente del lado del transporte colectivo. Desafortunadamente, aquí se observan tendencias muy negativas. Los usuarios están optando cada vez menos por los transportes de alta ocupación (Metro y autobuses) y cada vez más por los vehículos de baja ocupación (microbuses y auto particular). El número de automóviles privados ha aumentado a una tasa de 6% anual en los años recientes. Por otro lado, del total de viajes que se realizan en transporte público, el número de viajes que se realizan en autobuses ha caído estrepitosamente. El porcentaje de los que se realizan en el Metro también ha declinado. En contraparte, el número de microbuses ha crecido dramáticamente y sus vehículos son cada vez más viejos y contaminantes (*según datos del Go-*

bierno del Distrito Federal un 90% de los microbuses en circulación ya ha pasado su vida útil, Oficina de Coord.).

El transporte de carga tiene una relevancia especial debido a sus altas emisiones contaminantes, la excesiva antigüedad de la flota y al efecto agravante que su lenta circulación tiene sobre el tránsito. El crecimiento económico y poblacional, los incrementos en la demanda de viajes, la dispersión metropolitana y la expansión inadecuada de la infraestructura vial, son elementos que se combinan y produce severas congestiones de tránsito. Este incremento en la congestión genera una ineficiente operación vehicular y en consecuencia niveles mayores de contaminación por kilómetro recorrido.

Otras actividades que contribuyen en forma relevante a la generación de emisiones contaminantes incluyen: la operación de dos plantas termoeléctricas obsoletas dentro del Valle, la producción de bienes y servicios en las industrias, el manejo y distribución de combustibles, así como el uso de gas licuado y de disolventes en los hogares. Además la erosión del suelo sin vegetación es un importante contribuyente a la generación de partículas. En el próximo artículo se presentarán las recomendaciones.

Segunda parte: Recomendaciones para el sector del transporte urbano

La experiencia internacional y local ha demostrado que no existe una solución simple, ni una sola medida que, por sí sola, logre resultados inmediatos en el abatimiento de la contaminación atmosférica. Solo a través de la combinación y puesta en práctica de muchas estrategias coordinadas es como se puede lograr un impacto substancial.

Las principales recomendaciones son:

Para abatir las emisiones de la flota vehicular es necesario que se cumpla la regulación que les fija una edad máxima a taxis y microbuses. Es recomendable establecer incentivos para renovar con vehículos más limpios toda la flota vehicular más antigua y más contaminante. Debe estimularse la retroadaptación de equipos de control de emisiones en camiones a diesel. Es imprescindible erradicar la corrupción en Centros de Verificación y realizar las adecuaciones tecnológicas y administrativas pertinentes.

En relación al transporte, se debe organizar un sistema metropolitano que incluya la coordinación de todos los modos de transporte, mejorando la seguridad, la comodidad y la reducción de emisiones. Asegurar las interconexiones del Metro con otros modos de transporte para incrementar el número de usuarios. Construir la infraestructura que facilite la transferencia de pasajeros entre los modos de transporte colectivo, para mejorar la comodidad y velocidad del transporte público. Las futuras expansiones del Metro, deben tocar los orígenes y destinos estratégicos para la adecuada articulación del sistema de transporte.



En la zona metropolitana de México cerca de 20 millones de personas quieren ser móviles

En la gasolina y el diesel debe reducirse aún más el contenido de azufre para hacer viables las nuevas tecnologías de control de emisiones. Continuar el esfuerzo para introducir gas natural especialmente en autobuses urbanos y camiones intra-urbanos. Detener las conversiones ilegales de microbuses a gas licuado de petróleo, pues no cuentan con los controles de emisiones adecuados y constituyen un riesgo para la seguridad de los usuarios del transporte.

Debe también construirse la infraestructura vial y terminales de consolidación de carga, para minimizar el tránsito de transporte pesado. Evaluar la factibilidad de implementar sistemas de transporte inteligente para mejorar la gestión del tránsito y en consecuencia disminuir la generación de emisiones.

Finalmente se propone que la Comisión Ambiental Metropolitana sea reestructurada de forma que permita la planeación de largo plazo cumpliendo, entre otras, las siguientes tareas: (1) la definición de objetivos verificables, con metas de corto, mediano y largo plazo; (2) la coordinación de las

políticas ambientales que incluyan agua, aire y suelo; (3) integración de las políticas entre los gobiernos local, estatal y federal; (4) el seguimiento, evaluación y revisión periódica de las políticas y programas a través de mecanismos legalmente verificables; (5) supervisión efectiva de la aplicación de las leyes y regulaciones.

El grupo interdisciplinario que coordinó el Dr. Molina también enfatizó que el éxito y sustentabilidad de las políticas ambientales dependen en gran medida de una conciencia ciudadana y de una participación social activa e informada. Para lograrlo es necesario educar para producir un cambio permanente de actitudes y conductas. Concluyen destacando el hecho de que para lograr que exista sustentabilidad en los programas ambientales, debe asegurarse su sustentabilidad financiera. Los esfuerzos de saneamiento del aire debe realizarse fundamentados primordialmente en la auto-generación de recursos. Los servicios ambientales que se reciben de la naturaleza no son gratuitos y se debe pagar para conservarlos. Los costos deben transferirse al contaminador o a quién se beneficia de los servicios. Los recursos invertidos deben recuperarse para reproducir los beneficios.

Fernando Menéndez Garza

es Director General de Ecología y Finanzas Consultores Ecofin y ex-Secretario de Medio Ambiente del Distrito Federal

ecofin@prodiqy.net.mx

2. Reunión Anual 2002 de la Red No. 8 en la Ciudad de México, 4-6 abril

Como ya será de su conocimiento este año la Red URB-AL No. 8 "Control de la movilidad urbana" celebrará su primera Reunión Anual en la Ciudad de México. Del 4 al 6 de abril de 2002 quisiéramos brindarles a todos los miembros de la red y otros expertos con especial interés y conocimientos en el área de la movilidad urbana un foro de intercambio de experiencia y know-how.

Además de los miembros y socios externos de la Red No. 8 hemos invitado una gran variedad de expertos, coordinadores de talleres y oradores para un intercambio técnico y político intensivo. La Alcaldía de Stuttgart, coordinadora de la Red No. 8 estará representada, entre otros por el Alcalde Mayor Dr. Wolfgang Schuster. También otras ciudades miembros estarán presentes con altos representantes técnicos y políticos.

El programa del congreso consiste de los dos días de trabajo del viernes y sábado con ponencias, talleres y sesiones plenarias para resumir los resultados. Partiendo de los diferentes campos de acción los cuatro talleres servirán especialmente para el desarrollo de nuevas ideas de proyectos comunes y para formar nuevos grupos ("sub-redes") entre las ciudades miembros y los socios externos. Complementando este programa de trabajo se ofrecerá un programa de marco para darles a los participantes la posibilidad de profundizar los contactos con socios internacionales.



Para tal fin quisiéramos invitarles cordialmente a todos a asistir el Cóctel de Bienvenida en la noche del jueves, 4 de abril y a participar en el recorrido por el centro histórico en la tarde del mismo día. Así esperamos poder comenzar esta reunión de una manera dinámica en un ambiente abierto y agradable. Además quisiéramos recordarles que para prolongar su estancia en México puede consultar la agencia de viajes SatMexiko (<http://www.satmexico.net>) que ofrece todo tipo de viajes turísticos a precios especiales para los participantes del evento.

Para mayor información sobre el programa del congreso, el hotel y el programa de marco, favor consulte nuestra página web: <http://www.stuttgart.de/europa/urb-al>
Estamos felices de recibir sus inscripciones y de poder darles la bienvenida en México.

3. World Mobility Forum en Stuttgart: Encuentro internacional anual de expertos sobre el transporte

Todos los años la revista "Auto, Motor, Sport" presenta en Stuttgart en una celebración especial los automóviles que han sido elegidos por los lectores como los mejores coches del año. En el año 2002 por primera vez este acontecimiento ha sido vinculado con el *World Mobility Forum*. Desde ahora se encontrarán representantes de la economía, ciencia y política, con el

fin de desarrollar caminos innovadores en la tecnología, la planificación territorial y el control político a través de un intercambio internacional, interdisciplinario y visionario. Temas como el transporte público, los sistemas de información, tecnologías no contaminantes, la integración de sistemas de tráfico regionales y supra-regionales, el control y la seguridad del tráfico jugarán un papel importante en ello.



“El *World Mobility Forum* se dedica a fomentar procesos sostenibles en el transporte, a la vez quiere formar una red de informaciones y contactos para el beneficio mutuo de los participantes”, resumió el Alcalde de Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster, los objetivos del foro. Una parte importante sería la consciencia de los responsables de su responsabilidad en un mundo globalizado. Los que ganan más en el proceso de la globalización también tienen que contribuir más a la solución de problemas.

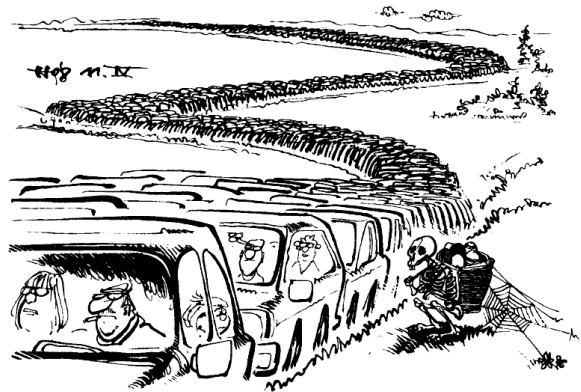
Más de 250 personas se habían reunido para la fundación del *World Mobility Forum* en el Nuevo Castillo de Stuttgart, entre ellos el Presidente del Estado de Baden-Württemberg, miembros de las juntas directivas de Volkswagen y DaimlerChrysler, representantes de la política y de la economía, de universidades y compañías de transporte.

El Gobernador del Estado Federal, Erwin Teufel, y el Alcalde Dr. Wolfgang Schuster coincidieron en la opinión que a los conceptos integrados de tráfico pertenece el futuro; no tendría sentido de establecer una competencia entre los diferentes medios de transporte. “Las preguntas complejas de las próximas décadas tienen que estar discutidas en un contexto global”, dijo Dr. Schuster, “así podemos aprender de otros y con otros”. En este sentido la red URB-AL “Control de la movilidad urbana” jugaría un papel importante, porque en esta red el intercam-

bio de experiencias en el área del transporte ya se practica desde hace 2 años.

El próximo *World Mobility Forum* tendrá lugar otra vez en unión con la “Auto-Gala” en los días 4 y 5 de febrero de 2003 en Stuttgart. En el mismo período también celebraremos el segundo encuentro anual de la Red N° 8. Así los participantes de la reunión anual tienen la posibilidad de asistir a los tres eventos internacionales en una semana.

5. Humor...



Frohe Ostern.

Felices pascuas!

(Ojalá que en su país no haya tanta congestión como en Alemania, especialmente en esta época, para que el conejito que el domingo de resurrección trae huevos colorados a los niños alemanes pueda llegar a tiempo.)



El paso de cebra portátil, una contribución japonesa a la seguridad vial!

No es broma: Haga una visita virtual en Stuttgart



Si desea hacer una visita virtual en Stuttgart puede pasearse en la página web de la "Stuttgart Marketing". Ofrece vistas panorámicas interactivas de los lugares más bellos de esta ciudad en el sur de Alemania:

<http://www.stuttgart-tourist.de/deutsch/virtuell/index.html>

STUTTGART



6. Encuesta para la evaluación del trabajo de la Oficina de Coordinación y sobre el programa URB-AL

La Oficina de Coordinación quisiera realizar una evaluación de su trabajo para mejorar la coordinación de la Red URB-AL No. 8 considerando los deseos y las propuestas de sus miembros (**cuestionario no. 2** al final de este boletín).

El contrato con la Unión Europea para el apoyo financiero de la coordinación de la Red No. 8 por la Alcaldía de Stuttgart está en vigencia desde marzo del año 2000 y vencerá en marzo de 2003. Consideramos oportuna esta fase intermedia para adaptar nuestra estrategia de trabajo nuevamente a los objetivos preestablecidos para el programa URB-AL y a los deseos de nuestras ciudades miembros y otras instituciones participantes. En el sentido del "*Project Cycle Management*" (gestión del ciclo de proyecto), recomendado por la Comisión Europea también para el manejo de los proyectos comunes de nuestra red temática, quisieramos aprovechar de este "*Mid-term Review*" (revisión intermedia) para mejorar nuestro trabajo y para beneficiarnos de las ideas y propuestas de los participantes.

En esta ocasión quisieramos llevar a cabo también otra pequeña encuesta que se dedica más a los aspectos generales y sus expectativas en cuanto al programa URB-AL.

En el **cuestionario no. 1** al final de este boletín les preguntamos por sus motivos personales para la participación en el programa URB-AL y por su opinión en cuanto a la eficiencia de esta forma de cooperación internacional entre municipios y socios externos. Los resultados de este sondeo en primer lugar servirán como datos empíricos para las investigaciones realizadas por nuestro Gestor asistente Rainer Rothfuss en el marco de su tesis de doctorado sobre el programa URB-AL. Pero también le ayudarán a la Oficina de Coordinación a entender mejor las expectativas de los miembros de la red en cuanto a la participación en este programa.

Les rogamos nos apoyen en este sentido y rellenen los dos cuestionarios al final de este boletín. Por favor, manden los dos cuestionarios por fax a la Oficina de Coordinación en Stuttgart lo más pronto posible. Si hay varias personas en su municipalidad o institución que estén involucradas de una u otra forma en el trabajo del programa URB-AL quisieramos rogarle de hacer copias de los cuestionarios y darselos a las personas respectivas. Por supuesto, les agradecemos no sólo a los funcionarios técnicos sino también a los representantes políticos que rellenen este cuestionario para poder llevar en consideración sus deseos y opiniones.

Su opinión personal es de gran importancia para el futuro de la Red No. 8 "Control de la movilidad urbana". Les agradecemos su colaboración y el pronto envío de los cuestionarios rellenos.

Luego, en el Newsletter No. 5, les informaremos detalladamente sobre los resultados de la encuesta.

Su equipo de coordinación de la Red No. 8



Cuestionario 1: Motivos para la participación en el programa URB-AL

Oficina de Coordinación URB-AL, Nadlerstr. 4, D-70173 Stuttgart Fax: +49-711-216-8797

Respondiendo estas preguntas Ud. hace una contribución importante a la investigación científica sobre el programa URB-AL y así a la mejora de los instrumentos de cooperación internacional.

Por favor, rellene este cuestionario de una manera crítica y correspondiendo a su opinión personal. Las informaciones serán tratadas de forma anónima.

¡ Le agradecemos su esfuerzo y paciencia!

1. ¿Es Ud. representante de una

- Ciudad/región
 Universidad Empresa ONG Otro?:.....

2. ¿Su ciudad/región respectivamente institución está ubicada en

- América Latina o Europa?

3. Para ciudades/regiones: ¿Cuántos habitantes tiene su ciudad/región?

- <20.001 1.000.001 – 5.000.000
 20.001 – 100.000 5.000.001 – 10.000.000
 100.001 – 500.000 >10.000.000
 500.001 – 1.000.000

4. Para ciudades/regiones: ¿Cuál es su cargo en su ciudad/región?

- Alcalde/Gobernador Jefe de unidad
 Alcalde adjunto/Secretario Funcionario técnico
 Director departamental Otro:.....

5. ¿Usted es femenina masculino?

6. ¿Su ciudad ya está involucrada de alguna manera en el programa URB-AL?

- Sí No Previsto para el futuro

En caso afirmativo,

1. ¿es miembro de la red temática no. 1 2 3 4 5 6 7 8?
2. ¿en cuántos proyectos comunes participa? 1 2 3 4 5
3. ¿cuántos proyectos comunes coordina? 1 2 3
1. ¿desde cuántos años es miembro de una red temát.? 1 2 3 4 5
2. ¿desde cuántos años participa en los proyectos com.? 1 2 3 4 5
3. ¿desde cuántos años coordina un proyecto común? 1 2 3 4 5

7. ¿Cuál es su motivación para participar con su ciudad/región en el programa URB-AL? Por favor ponga notas de 0 a 10 para cada punto, mostrando la importancia que Ud. le atribuye (0 = ninguna importancia; 10 = extremadamente importante).

1. Aprendizaje de la cooperación internacional a nivel municipal
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
2. Beneficiarse del know-how y de las experiencias de otras ciudades
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
3. Transmisión del propio know-how y experiencias a otras ciudades
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
4. Prestigio de la participación en un programa internacional: propaganda para su ciudad
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



5. Interesado en colaborar con ciudades de la otra región (Europa respectivamente América Latina)
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
6. Interesado en colaborar con ciudades de la misma región (Europa respectivamente América Latina)
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
7. Posibilidad de una cooperación directa con ciudades de otros países, independiente del gobierno nacional
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
8. Promoción del entendimiento entre los pueblos
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
9. Formación de una red internacional para el desarrollo social y ecológicamente adecuado
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
10. Acceso a recursos financieros para la realización de proyectos municipales
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
11. Otro motivo:.....
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

8. En su opinión, ¿es el programa URB-AL capaz de (nota 0 a 10),

1. proporcionar soluciones para problemas sociales, económicos y ecológicos en su ciudad/región?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
2. diseminar lo más rápido y amplio posible estrategias, tecnologías e instrumentos ejemplares e introducirlas en la práctica?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
3. asegurar de una forma duradera la paz dentro y entre América Latina y Europa a través del fomento de una cultura de la cooperación?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
4. formar una comunidad internacional que se comprometa a nivel mundial a realizar un desarrollo social y ecológicamente adecuado?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
5. promover el entendimiento entre los pueblos?
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé

9. En su opinión, ¿qué eficiencia (nota 0 a 10) tienen las medidas siguientes para asegurar la paz duradera entre los pueblos del mundo?

1. Realizar el comercio libre para todos los países del mundo
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
2. Intensificar la cooperación entre los países a alto nivel gubernamental
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
3. Intensificar la cooperación entre los países a nivel municipal
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
4. Crear sistemas militares de alta tecnología para la defensa
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé
5. Fomentar el contacto entre la gente de pueblos diferentes
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 no sé

Cuestionario 2: Evaluación de la Coordinación de la Red No. 8 URB-AL

Oficina de Coordinación URB-AL, Nadlerstr. 4, D-70173 Stuttgart Fax: +49-711-216-8797

Comunicandonos su opinión y deseos, Ud. hace una contribución importante a la mejora de la Coordinación de la Red URB-AL No. 8.

Por favor, rellene este cuestionario de una manera crítica y correspondiendo a su opinión personal. Las informaciones serán tratadas de forma anónima.

¡ Le agradecemos su esfuerzo y paciencia!

1. ¿Es Ud. representante de una

- Ciudad/región
 Universidad Empresa ONG Otro?:.....

2. ¿Su ciudad/región respectivamente institución está ubicada en

- América Latina o Europa?

3. Para ciudades/regiones: ¿Cuántos habitantes tiene su ciudad/región?

- <20.001 1.000.001 – 5.000.000
 20.001 – 100.000 5.000.001 – 10.000.000
 100.001 – 500.000 >10.000.000
 500.001 – 1.000.000

4. Para ciudades/regiones: ¿Cuál es su cargo en su ciudad/región?

- Alcalde/Gobernador Jefe de unidad
 Alcalde adjunto/Secretario Funcionario técnico
 Director departamental Otro:.....

5. ¿Cómo evaluaría la frecuencia de contacto con la Oficina de Coordinación en Stuttgart?

- Newsletter (boletín):
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente
- E-mail colectivo a todos los miembros y R8-News:
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente
- Contacto por escrito:
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente
- Contacto telefónico:
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente
- Encuentros personales:
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente
- En general:
 demasiado raro O.K. demasiado frecuente

Advertencia: si fuera necesario puede utilizar una hoja adicional para las siguientes preguntas.

6. ¿Cuáles informaciones y contenidos deberían ser difundidos más o adicionalmente?

.....
.....

7. ¿Cuáles son sus propuestas de mejora en cuanto a la página web de la Red No. 8?

.....
.....

8. En su opinión, ¿cuáles insuficiencias muestra el trabajo de coordinación de la Red No. 8?

.....
.....

9. ¿Tiene Ud. propuestas para la mejora y/o el complemento del trabajo de coordinación?

.....
.....



10. ¿Cómo evaluaría Ud. el beneficio de las actividades de la Red No. 8 para su ciudad o institución? [Puntos de 0 (absolutamente ninguno) a 10 (extremamente grande)]

Contactos con representantes de ciudades de otros países

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Contactos con instituciones con experiencias/know-how especial

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Intercambio de experiencias y transferencia de know-how a través de la participación en proyectos comunes (¡su expectativa!)

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Intercambio de experiencias y transferencia de know-how a través de la participación en las reuniones anuales de los miembros

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Diseminación de informaciones y know-how relacionados al tema de la movilidad a través de los medios de información de la Oficina de Coordinación

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Relevancia práctica de los temas tratados en el marco de la red

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

11. ¿Cómo se podría aumentar el beneficio de la Red No. 8 para su ciudad o institución?

.....
.....
.....

12. ¿En qué medida Ud. se identifica con la Red No. 8 “Control de la movilidad urbana”? [Puntos de 0 (de ninguna manera) a 10 (extremamente fuerte)]

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

13. En general, ¿cómo evaluaría el trabajo de coordinación de la Oficina de Coordinación en Stuttgart? [Puntos de 0 (extremamente mal) a 10 (extremamente bueno)]

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

14. En su opinión personal, ¿las actividades de la Red No. 8 deberían ser continuadas después del final del apoyo financiero de la Unión Europea a partir de marzo de 2003?

no preferiblemente no me da igual preferiblemente si si

15. En caso afirmativo, ¿la red temática entonces debería ser abierta también a ciudades e instituciones de otras regiones del mundo?

no preferiblemente no me da igual preferiblemente si si

16. ¿Cuál es su opinión en cuanto a las siguientes formas de financiamiento de las futuras actividades de la red, después del final del apoyo financiero de la UE a partir de marzo 2003?

Cuota de socio dependiendo del tamaño/prosperidad del miembro

inaceptable tendencialmente negativo indiferente tendencialmente positivo bueno

Ingresos por propaganda (Homepage, Newsletter, presentación de productos etc.)

inaceptable tendencialmente negativo indiferente tendencialmente positivo bueno

Sponsoring por empresas privadas

inaceptable tendencialmente negativo indiferente tendencialmente positivo bueno

Subvenciones por instituciones independientes

inaceptable tendencialmente negativo indiferente tendencialmente positivo bueno

17. Si se tomara en consideración la posibilidad de financiar las actividades de la red a través de una cuota de socio, ¿cuál cuota anual en Euros (1€= 0,9 US\$) consideraría Ud. aceptable para su ciudad o institución? (estimación sin compromiso ninguno)

100-250 € 251-500 € 501-1.000 € 1.001-2.500 € 2.501-5.000 € >5.000 €