

## **Dossier Informativo del Proyecto Europeo “*Mobility Management for Business and Industrial Zones (MoMa.BIZ)*”**

*[Gestión de la Movilidad para Zonas Comerciales e Industriales]*











El presente proyecto europeo implementará una metodología innovadora de gestión de la movilidad en 6 Zonas Comerciales e Industriales (BIZ, en inglés), ubicadas en pequeñas y medianas ciudades de 5 países europeos. El objetivo es utilizar los resultados de la aplicación a nivel local a fin de establecer una metodología de gestión de la movilidad que se podría aplicar a distintos BIZ en toda Europa (ofreciendo una “caja” metodológica de soluciones sobre movilidad). Esta metodología constituirá las bases para una buena organización y la promoción de la movilidad sostenible en los BIZ, contribuyendo a la eficiencia energética en el transporte y a una disminución en las emisiones de gases de efecto invernadero.

La necesidad de este tipo de metodología se deriva del creciente número de BIZ en pequeñas y medianas ciudades en Europa y los problemas surgidos en aspectos de movilidad en ellos. Estos temas son generalmente similares entre las distintas ubicaciones europeas y se caracterizan principalmente por una alternativa muy débil para el uso del coche privado en el trayecto del domicilio al trabajo, y viceversa, lo que resulta en un porcentaje del uso del coche privado superior al 80%. La causa se encuentra principalmente en dos factores, la ubicación de estos BIZ en zonas remotas, es decir, los servicios de transporte público son débiles, y también en los propios trabajadores que demandan flexibilidad en sus opciones de transporte.

Con el fin de hacer frente a los problemas de movilidad de la BIZ y sus causas, el proyecto seguirá un enfoque de múltiples competencias (Gestión de la Movilidad, Desarrollo Comunitario y Planificación Participativa), que se basa en cinco pilares:

1. Fuerte asociación internacional que permita el intercambio de información y competencias entre los socios, lo que dará lugar a la creación de la metodología denominada “caja de Soluciones” de movilidad.
2. La activación de un Grupo Local de Movilidad coordinado por un técnico en cada área de movilidad.
3. Planificación participativa de las acciones que mejor se adapten a nivel local.
4. Trabajo de campo realizando encuestas de movilidad.
5. Formación sobre gestión de movilidad para los tomadores de decisiones.

El proyecto está organizado en un período de 25 meses e incluye 6 BIZ ubicados en 5 países europeos: Bulgaria, Italia, Estonia, España y Reino Unido.

PAÍS	BIZ	SOCIOS PARTICIPANTES	
<b>Bulgaria</b>	Asenovgrad		Energy Agency of Plovdiv 
<b>Italia</b>	Asti		Comune di Asti, Provincia di Asti, ENGIM*, impronta* 
<b>Estonia</b>	Tartu		Tartu 
<b>España</b>	Atarfe		<b>ALTERnet (Red de Promoción de Energías Renovables y Alternativas)</b> - Red a la que pertenece el Ayuntamiento de Atarfe como socio. 
<b>España</b>	Ponferrada		EREN (Ente Regional de la Energía de Castilla y León) 
<b>Reino Unido</b>	Cannock Chase-Staffordshire		Chamber Business Services Southern Staffordshire (Cámara de Comercio) 

\* **ENGIM Piemonte:** Centro de Formación.

\* **impronta:** Agentes de Movilidad y Expertos Web.

## La necesidad

En los últimos años se han desarrollado varias ciudades pequeñas y medianas con zonas industriales compuestas fundamentalmente por Pymes. Dichas zonas industriales se encuentran en las afueras de dichas ciudades.

El proyecto y su metodología se han basado en el interés por la gestión de la movilidad de:

- \* Las ciudades que prestan especial atención y empeño en reducir el impacto de la movilidad privada en su territorio (contaminación, ruido, congestión, seguridad, etc.).



**Oficina del Proyecto en Atarfe:**  
 Torre del Parque "Arquitecto Ramón Gardón"  
 Avda. Diputación, s/n 18230 Atarfe (Granada)  
 Tlf./Fax: 958 438 088 - [atarfe@moma.biz](mailto:atarfe@moma.biz)

- \* La coordinación de las autoridades locales, que tienen un interés en hacer que todos los organismos competentes trabajen coordinados para obtener sinergias.
- \* Las propias empresas, que podrían desarrollar importantes acciones de movilidad gracias a su colaboración.

Este proyecto tiene como objetivo abordar diversos obstáculos relacionados con el uso eficiente de la energía en el transporte, en el caso de la movilidad del domicilio al trabajo en las zonas industriales y de negocios de pequeñas y medianas ciudades.

Abajo describimos las necesidades identificadas, la idea esencial para superar los obstáculos y las herramientas que planeadas.

### **La idea**

La idea básica es desarrollar una estrategia innovadora en el área de la gestión de la movilidad para uso en zonas industriales y de negocios ubicadas en pequeñas y medianas ciudades, acompañada de un sistema de etiquetado (Metodología de "Soluciones en caja"), que será fácilmente transferible a otras áreas europeas.

Las zonas industriales y de negocios a las que nos estamos refiriendo son zonas de baja demanda (si se excluyen las horas punta), por lo que hoy en día tienen una alternativa muy débil al coche privado para la movilidad laboral.

Incrementar la flexibilidad de transporte público será una de las herramientas que se utilizará para reducir el impacto de la movilidad privada en estas zonas. Por ello, se prestará una atención especial en aumentar el atractivo del transporte público mediante la experimentación en la demanda de transporte público, en particular para estas zonas de baja demanda en zonas comerciales e industriales.

### **Características comunes**

El proyecto pretende implicar a un total de 8.993 empresas. Los BIZ presentan una mayoría de características comunes como son la presencia de un Centro Urbano (por lo general bien conectado a una gran ciudad a través de tren o de bus interurbano), donde los trabajadores están "obligados" a ir en coche al área industrial. Por tanto, la optimización de las infraestructuras existentes y la innovación podrían aliviar la congestión del BIZ, y provocar una reducción considerable en el consumo de energía.

### **Políticas a medio plazo**

El transporte por carretera tiene un grave impacto en el medio urbano, especialmente en las zonas metropolitanas ubicadas en la proximidad a las autopistas y autovías, cuando los atascos de tráfico suponen una fuente de emisiones contaminantes muy fuertes. Sin embargo, en muchos contextos estos efectos no se consideran,

resultando en impactos negativos sobre la salud, la economía y la ineficiencia energética grave, contribuyendo al cambio climático.

Creemos que en estas áreas existe una falta de las políticas de movilidad con incidencia en el período a medio plazo (6 meses-2 años). Por el contrario, la mayor parte de las políticas adoptadas tienen efectos a muy corto plazo (es decir, sin coches, los domingos) o más bien con impactos a largo plazo (es decir, nuevas infraestructuras). Este proyecto específico se ajusta a la gama intermedia, se compromete a tener un impacto razonable en el tiempo de 1 año, aumentando el impacto a través de la mejora continua.

### **Barreras**

Vemos los siguientes obstáculos principales a la amplia adopción de modos más sostenibles de movilidad:

- \* La falta de interés espontáneo de las empresas privadas (y muy a menudo también de los organismos públicos) hacia el tema de la movilidad sostenible. Esto está obviamente conectado a la falta de recursos económicos a los beneficios de la promoción y de la cultura dominante del coche privado.
- \* El creciente número de pequeñas empresas, con diferentes horarios, que no consideran necesario un plan de movilidad. La falta de medidas para las pequeñas entidades de forma agregada.
- \* La debilidad y fragmentación de la estrategia de marketing de la movilidad sostenible (en particular cuando se compara con la fuerza de la comercialización de automóviles y su industria). La cultura de la eficiencia energética en el transporte no está generalizada entre los trabajadores, ni entre los propietarios de negocios, ni incluso entre algunos administradores de las ciudades pequeñas.
- \* La rigidez del transporte público en comparación con la movilidad privada, y la cultura no generalizada de un transporte público más flexible entre los tomadores de decisiones.

### **Asociación Público-Privada**

El proyecto involucra tanto entes privados como públicos interesados en la movilidad, que no sólo son espectadores o los grupos destinatarios. La idea es involucrar, en la medida de lo posible, al sector público y privado desde el principio con el fin de establecer juntos metas realistas y acordadas en común.

En algunas zonas del proyecto los socios tienen una buena experiencia de colaboración público-privada. Algunos miembros del proyecto son, por el contrario, bastante débiles en este campo. Por lo tanto, el objetivo del proyecto en este ámbito es compartir estas competencias y las estrategias con el fin de lograr resultados.

## Líneas de actuación principales

1. Consorcio de conferencias: “Reuniones de Transferencia de Conocimiento”.
2. Período de sesiones Internacionales “Inspirando Cambio” y etiquetado de grupos de movilidad.
3. Seminario Internacional de Transporte Flexible (bajo demanda).
4. Trabajo de campo con encuestas de movilidad: recolección de más de 20.000 cuestionarios de empleados.
5. Constitución de 6 Grupos de Movilidad Local, 6 Técnicos de Área sobre Movilidad, 6 de planes de movilidad, con un potencial de más de 9.000 actores empresariales involucrados
6. Dos video-auditorías en cada BIZ: una antes y otra después de la aplicación de los planes de movilidad.
7. Utilización de una animada comunidad web ([www.moma.biz](http://www.moma.biz)): a) para la cooperación a distancia y el intercambio de experiencias entre los socios; b) como herramienta de promoción y comunicación; c) como sistema de e-learning (aprendizaje electrónico); y d) como una plataforma de e-apoyo (apoyo electrónico) a los tomadores de decisiones durante la ejecución fase de los planes de movilidad.
8. 300 horas de formación para los encargados de adoptar decisiones en cada BIZ.
9. Total información sobre la calidad de la formación basada en la evaluación de los alumnos.
10. Marketing: creación de un proyecto coordinado de imagen, comunicados de prensa, boletines de noticias locales, boletín electrónico internacional (international newsletter), marketing web, servicio de SMS para los viajeros, publicidad en los periódicos locales y transportes públicos.
11. Establecimiento de una metodología de gestión de la movilidad y un sistema de etiquetado para los BIZ de pequeñas y medianas ciudades (establecido en la Metodología “Caja de Soluciones” sobre movilidad).
12. Conferencia de difusión final.

## Resultados principales esperados

1. La creación de una red de "expertos" encargados de adoptar decisiones en la gestión de la movilidad, que actuará como punto de referencia para otras ciudades pequeñas y medianas empresas con BIZ. Aplicar la gestión de la movilidad en el BIZ.
2. Reducción del número de empleados que van al trabajo en coche privado en cada BIZ participante: 5%.
3. Aumento del número de alternativas al coche privado para llegar a cada BIZ: 30%.
4. Difusión de transporte Flexible (bajo demanda) en toda Europa.
5. Nivel de satisfacción de los interesados locales con los resultados del proyecto: 80%.
6. Disminución en el consumo de energía para la movilidad domicilio-trabajo en cada BIZ participante: 5%.
7. Disminución de las emisiones contaminantes en cada BIZ participante: 5%.