



Cómo pueden interactuar las ciudades con su ciudadanía mediante el uso de redes sociales, mapeo y aplicaciones de recogida de datos para mejorar los procesos de diseño, planificación y puesta en práctica de medidas de gestión de la movilidad en el marco de un PMUS.

Descripción del problema

Tradicionalmente se ha recopilado la información sobre la movilidad de las personas y sus impresiones y opiniones respecto a las diversas alternativas de viaje a través de formularios y encuestas, a menudo laboriosas de completar. En los últimos años, los avances tecnológicos, sobre todo en telefonía móvil, han redefinido el modo en que recopilamos y cartografiamos la información. Ahora podemos obtener con mayor rapidez datos “reales” y más prácticos gracias a las aplicaciones móvil. Estas apps ayudan a registrar y gestionar cómo vivimos, qué comemos, nuestras horas de trabajo o de ocio, los gastos del hogar, la energía o el número de calorías que consumimos, el ejercicio que hacemos y otros temas por el estilo. Sin embargo, a la hora de recoger los datos, hay que poner especial atención en qué se recopila y cómo se utiliza. Esto es especialmente relevante, incluso crucial, a la hora de justificar y apoyar la inversión en medidas enmarcadas en el desarrollo de un PMUS -tanto en la fase de diagnóstico como en la de propuestas-, donde existe una evidente necesidad de datos de calidad. Existen diversos métodos para recopilar datos de movilidad de manera efectiva, y cada vez más nos llegan a través de teléfonos móviles (conectados a sitios web que generan información a partir de una amplia gama y un gran número de usuarios de aplicaciones). En los servicios de movilidad, podemos encontrarnos con aplicaciones que incluyen el kilometraje y la velocidad del viaje al trabajo en bicicleta, rutas de senderismo, plazas de aparcamiento, plataformas de bicicleta y coche

compartido, uso del transporte público, billetes electrónicos, etc.

Además del uso de estas aplicaciones, podemos utilizar el mapeo para planificar los viajes y así ayudar a determinar los medios de viaje más adecuados, más rápidos o más prácticos para desplazarse, en función de las diversas necesidades de los distintos grupos de ciudadanos. También para analizar los flujos del tráfico y el uso del transporte público, los hábitos de movilidad (rutinas diarias, rutas utilizadas, tiempos de viaje, problemas encontrados) y los factores socioeconómicos.

Estas aplicaciones, y la información que reúnen, deben formar parte, en definitiva, del proceso de planificación estratégica. Esa información tiene que ser capaz de contribuir a que la ciudad mejore la planificación de las medidas de movilidad y accesibilidad. Por ello, la recopilación de datos debe ser un proceso continuo y no aislado. Para gestionar mejor las nuevas medidas de movilidad en la ciudad, se deberá realizar de manera conjunta el seguimiento de las nuevas mejoras de planificación y la revisión de la información anteriormente recopilada.

Con los medios actuales de recogida de información, no hay excusa posible para no integrar a los diferentes agentes interesados en el proceso de toma de decisiones y para que este se base en una buena información sobre las diferentes alternativas y requisitos necesarios.

Cómo funciona

Hay muchos tipos de redes sociales (ver la siguiente tabla) y muchos tipos de servicios relacionados que utilizan la información generada por ellos.

¿Por qué la gente utiliza estas aplicaciones de redes sociales que recogen sus ideas, opiniones

y comentarios? En muchos casos es porque les da un sentido de “pertenencia” y “empoderamiento”, sentimientos con los que es fácil participar y sentirse incluido; estas dos características son importantes porque a menudo son los factores que les motivan y, como tales, determinan la cantidad, y muchas veces también la calidad, de las respuestas recibidas.

Las aplicaciones que generan mapas o rutas, tales como las de planificación de viajes, las plataformas de coche compartido, etc., están disponibles de manera gratuita y son fáciles de encontrar en GoogleApp o equivalente.

Waze (<https://www.waze.com/en-Gb/>) es uno de los ejemplos que muestra por qué la gente utiliza estas herramientas. Es una de las mayores aplicaciones de tráfico y navegación, que ayuda a los conductores a llegar a su destino de la mejor manera posible, evitando atascos y retenciones. Funciona sobre una comunidad internacional de viajeros que suministran datos actualizados de tráfico de su zona a un sistema central que ofrece información al resto de personas. El incentivo para los usuarios es ayudar a otros y, de este modo, hacer que continúe el proceso de mejora de las rutas de tráfico, manteniéndolo constantemente actualizado y haciéndolo útil para el conjunto de consumidores. Esto genera una sensación de empoderamiento entre los usuarios, que son capaces de definir las mejores rutas posibles; además, durante el proceso, proporcionan información actualizada a los equipos de mantenimiento de carreteras de los problemas existentes.

Por otra parte, los foros y comentarios de los blogs son especialmente útiles para que los urbanistas valoren el diseño y la puesta en marcha de nuevas medidas de movilidad. Algunos grupos concretos de usuarios de movilidad, por ejemplo ciclistas o personas con capacidades diferentes, han creado nuevos blogs, a menudo conectados a páginas de Facebook. Los ciclistas a menudo señalan problemas de diseño en las nuevas rutas, los cortes puntuales u obstáculos en los carriles bici, etc., o los puntos negros de accidentalidad ciclista en carreteras. Los técnicos

de planificación urbana, que muchas veces pertenecen también a estos foros, recogen estos comentarios de la ciudadanía y los utilizan para mejorar sus procedimientos de planificación.

También, por ejemplo, la información procedente de los sistemas de coche compartido, por qué un usuario prefiere utilizar este medio de transporte y no otro, pueden también utilizarse para una mejor gestión de las rutas de transporte público y las plazas de estacionamiento de la ciudad.

A nivel práctico es importante tener en cuenta que si se pide a un grupo de usuarios que se registre en una aplicación, se les debe ofrecer un incentivo claro de lo que van a recibir a cambio por descargarla y usarla; hay que dejar claro qué es lo que pueden esperar a cambio, cuál será su propio beneficio personal o cuál será la mejora que aporte su uso y contribuciones. No tiene por qué ser un incentivo económico; puede ser algún otro tipo beneficio -por ejemplo, el reconocimiento personal- o la posibilidad de pertenecer a algún tipo de grupo o movimiento.

Ventajas; y para quién

Con un enfoque adecuado, las redes sociales pueden aumentar la concienciación y fomentar la participación en muchas actividades del transporte y la movilidad. Los medios de comunicación social han abierto nuevas e interesantes formas de participación y de compromiso público. A pesar de ello, algunos ayuntamientos siguen dudando si utilizar estos nuevos mecanismos al no considerarlos una forma genuina y legítima de participación pública. Sin embargo, este punto de vista está cambiando para mejor a medida que el impacto de las aplicaciones sociales y el crowdsourcing llegan cada vez más lejos y son más influyentes en la planificación y el desarrollo urbano. Sea cual sea el riesgo, hay más ejemplos positivos que negativos y este es sin duda el momento en el que los dirigentes municipales deben aceptar el potencial de las redes sociales.

Mídia social	Uso
Redes sociales (ejemplos: Facebook, LinkedIn)	permite a los usuarios conectar con otras personas con intereses y experiencias similares.
Marcadores sociales (bookmarking) (ejemplos: Delicious, Stumble Upon)	permite a los usuarios guardar, organizar y gestionar enlaces a diferentes páginas web y recursos de Internet.
Agregadores de noticias (ejemplo: Digg, Reddit)	permite a los usuarios publicar varios temas o enlaces a artículos externos y, a continuación, comenzar un concurso para votar sobre el tema en cuestión. Los artículos que consiguen más votos aparecen más destacados, por lo que es la comunidad la que decide sobre la importancia de los temas.
Canales multimedia (ejemplos: Youtube, Flickr)	permite a los usuarios subir y compartir diferentes medios tales como fotografías o videos.
Micro-blogs (ejemplo: Twitter)	centrado en actualizaciones cortas que pueden recibir todos los que han aceptado recibir los mensajes.
Foros y comentarios en blogs (ejemplo: CIVITAS Inter@ction)	los foros en blogs permiten a los miembros mantener conversaciones mediante la publicación de mensajes. Los comentarios de los blogs suelen centrarse en el tema de la entrada del blog.

Figura 1: Diferentes tipos de medios sociales (CIVITAS INSIGHT n.º.16: involucrar a los ciudadanos de hoy para crear las ciudades del mañana)

Según el proyecto de la UE CIVITAS DYN@MO, el uso de las redes sociales y las herramientas mapeo en el diseño, planificación y ejecución de las medidas de movilidad urbana tiene cinco ventajas:

1. Alcanza una audiencia mayor e involucra a nuevos grupos de interés en el proceso de planificación de la movilidad
2. Mejora la comunicación entre la administración municipal y la ciudadanía, incrementando la aceptación del PMUS y las medidas de movilidad propuestas
3. Reúne comentarios y opiniones públicas sobre el desarrollo de las medidas y los servicios de movilidad
4. Es una buena manera de ofrecer a la ciudadanía información sobre movilidad fácilmente accesible

5. Combina, integra y relaciona varias herramientas como diferentes grupos de redes sociales. Las decisiones caras implican un nivel elevado de incertidumbre. Con proyectos ligeros, rápidos y baratos (en inglés LQC) los resultados y las soluciones se pueden validar con datos de la vida real

Beneficiarios directos

- Ciudadanía: sobre todo en ciudades donde la toma de decisiones de política y planificación urbana se está descentralizando cada vez más y se alienta a los vecinos a representar más activamente a su comunidad. Los ciudadanos pueden jugar un papel muy importante en el desarrollo de su ciudad gracias a estos sistemas de recogida de datos.

- **Autoridades locales:** sobre todo en los casos de grandes ciudades, en los que la financiación pública para el desarrollo de medidas de transporte, espacio público y movilidad está sometida a una presión cada vez mayor para no aumentar el gasto público, resulta más fácil obtener apoyo político para cualquier iniciativa que se apoye o justifique de forma directa por parte de la ciudadanía.
- **Técnicos de planificación urbana:** en la búsqueda de datos para apoyar el desarrollo de alguna de las medidas (las menos atractivas) de un PMUS, la ciudadanía puede aportar datos útiles para las nuevas actuaciones. Por ejemplo, en muchas ciudades el uso de la bicicleta y sus infraestructuras se sigue considerando un proceso de planificación “adicional” frente a la construcción o renovación de carreteras, y a menudo son actuaciones “menos atractivas”. Los foros de ciclistas reclaman atención y/o piden apoyo sobre estos problemas y sus soluciones.
- **Operadores de transporte público:** el mapeo y los planificadores de viajes permiten comprender mejor las rutas en servicio y pueden llegar a incrementar el número de usuarios. Los operadores de transporte público tienen la ventaja de poder revisar y mejorar las rutas mediante el acceso a los datos de los planificadores de viajes y los comentarios de los usuarios.
- **Proveedores de movilidad alternativa:** las empresas públicas o privadas que ofrecen, por ejemplo, sistemas de bicicleta o coche de uso compartido o los grupos locales de presión, como asociaciones ciclistas, pueden conseguir una visibilidad mayor e integrarse en el PMUS.
- **Comerciantes y economía local:** pueden medir y analizar el tráfico peatonal y el tiempo que sus potenciales clientes pasan en su calle y zona. Para ellos es importante saber que la gente no solo pasa sino que se queda un tiempo mirando escaparates o tomando algo en una terraza.

Ejemplo: CIVITAS PLUS II | Gdynia (Polonia): plataforma Mobilna Gdynia

En febrero de 2014, Gdynia lanzó una plataforma web, Mobilna Gdynia, basada en una idea de la Universidad Tecnológica de Gdansk. El objetivo principal era crear una herramienta que permitiera al ayuntamiento comunicarse con la ciudadanía y las partes interesadas de manera más fácil y a mayor escala. Así mismo, ayudaría a llevar a cabo consultas a la comunidad local, especialmente durante el proceso de elaboración del PMUS y de la planificación del transporte.

La plataforma Mobilna Gdynia no era el primer intento del ayuntamiento de utilizar una red social para comunicarse con la ciudadanía. Desde 2013, Gdynia había usado activamente su página de Facebook Mobilna Gdynia para sensibilizar y conseguir opiniones de la gente sobre las medidas de movilidad ya previstas o ejecutadas. Sobre esta base, la ciudad decidió diseñar el sitio web de tal manera que no sólo sirviera para dar información y aumentar la concienciación, sino que también animara a la ciudadanía a participar en el debate sobre el PMUS. De esta manera Gdynia esperaba conocer mejor la opinión pública en temas de planificación, comprender mejor las actitudes de la gente y recibir propuestas concretas de actuaciones que dieran soluciones a los problemas de movilidad.

Uno de los muchos ejemplos del éxito del diálogo con la ciudadanía fue la realización de una encuesta en línea sobre el cierre al tráfico de una de las calles principales de Gdynia. El experimento evidenció el enorme potencial de esta forma de comunicación con la gente. De las cerca de 7000 personas que abrieron el cuestionario, más de 2700 lo rellenaron. Un 73% de las respuestas fue favorable a la limitación del tráfico en la calle y más de un 60% de ellas, también estuvo de acuerdo en cerrarla completamente a los

coches. Para dar voz al grupo de los tecnológicamente “menos activos”, se realizaron 200 entrevistas tradicionales que sirvieron para dar mayor fiabilidad a la encuesta. La experiencia de Gdynia ha demostrado que la gente está dispuesta a participar en el debate y a expresar sus opiniones.

<http://www.civitas-initiative.eu/content/mobility-20-communication>

Desventajas, amenazas

Estos incluyen:

- Los datos obtenidos son “incorrectos”, es decir, apoyan ideas que pueden no ser las adecuadas para ser desarrolladas por la ciudad en ese momento.
- La calidad de los datos recopilados no es lo suficientemente alta como para justificar una inversión. Los datos que proceden de aplicaciones de móvil a veces pueden estar demasiado sesgados hacia los usuarios habituales de la tecnología móvil, sin ser representativos de un grupo más amplio de la ciudadanía.
- Las autoridades locales no quieren recibir más información que deba ser procesada antes de su uso. Esto les supone una nueva responsabilidad que, si no es gestionada apropiadamente, hará que los datos no sean adecuados. También añade una responsabilidad para quien recoge los datos.
- La protección es un problema debido a todos los datos que se piden para registrarse en una aplicación (dando acceso a tu ubicación y a la base de datos de archivos del móvil, contactos e imágenes).
- Los problemas de conexión de Internet pueden hacer que las aplicaciones no funcionen y que los usuarios dejen de utilizarlas.
- Las autoridades municipales recogen los datos pero no están preparadas para utilizarlos o hacer algo con ellos. Se recopilan solo por

“cumplir”, pero no hay intención de utilizarlas para invertir más en futuras medidas o para mejorar la ejecución de las actuales.

- Las ciudades temen el posible “trabajo extra” que la recogida y la gestión de datos genera y, en consecuencia, deciden no utilizarlos.

Análisis de las partes interesadas: defensores y detractores

Los defensores suelen ser personas que tienen los medios tecnológicos suficientes como para estar al día en las nuevas aplicaciones. También las que muestran una actitud activa en las diferentes comunidades y quieren proporcionar a los responsables de la toma de decisiones información actualizada sobre cuestiones y problemas locales. En general, son los ciudadanos más activos los que quieren utilizar este tipo de aplicaciones para desarrollar y mejorar los métodos de recogida de datos.

También son defensores los que participan en acciones de promoción de causas particulares, ya sea la protección de los espacios públicos, las mejoras en los carriles bici, los derechos de los peatones, el fomento de los servicios de transporte público, etc. Estos grupos a menudo condicionan la agenda municipal.

No está claro quienes son los detractores. Pueden ser representantes de la autoridad local o de instituciones que toman decisiones y que temen el aumento de responsabilidad y transparencia que se les puede exigir si establecen este tipo de sistemas.

Marco legal

Muchas de las aplicaciones de este tipo de servicios son propias de cada país o incluso de cada ayuntamiento. Por lo tanto, el marco legal deberá ser acorde con las normativas nacionales o europeas, así como deberá serlo el uso y protección de los datos personales.

Alternativas estratégicas para la ciudad

Es una opción divertida y relativamente fácil de ejecutar y promocionar por los ayuntamientos. La situación óptima sería que, en caso de que se establecieran sistemas para motivar a la gente a participar en la recogida de datos, el departamento responsable de su tratamiento estuviera preparado y equipado para proporcionar resultados, así como para mejorar o revisar los servicios basados en la información aportada por los usuarios.

El sistema debe incentivar la mejora constante a través de un sistema del procesamiento de datos.

Qué área (del ayuntamiento) debe hacerse cargo de ello

Dependerá de las diferentes estructuras de cada ayuntamiento. Es difícil designar un puesto o departamento determinado. Contar con un representante político que lidere el tema puede ayudar a llevarlo a cabo.

Buenas y malas prácticas (ejemplos breves)

Agente de tráfico (Traffic Agent) - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

Con una financiación municipal de 347 000 € (£ 290 000), el consejo de investigación de Noruega y la consultora Vibeke Rørholt de Capgemini, en la ciudad de Oslo, buscaban crear un entorno que los padres percibieran suficientemente seguro para que sus hijos fueran andando al colegio. “Se me había encargado un informe sobre el tráfico en todas las calles de Oslo. Era una gran responsabilidad”, ella comenta. “Así que pensé, ¿por qué no preguntamos a los niños y las niñas cómo se sienten en las calles?” La mejor manera de hacer esto era jugando, explica. Mediante una aplicación de móvil, que convierte a los niños y niñas en “agentes secretos” de la ciudad, estos pue-

den, en su ruta hacia el colegio, enviar informes al instante cuando se encuentran, por ejemplo, con un cruce complicado o una zona de tráfico muy denso. La localización de estos puntos se obtiene mediante GPS, de manera que los investigadores pueden señalar exactamente donde están los riesgos. Rørholt comenta que utilizando esta información cartográfica proporcionada por los menores a través de una aplicación, durante el último año las autoridades han reformado varios cruces importantes y han acondicionado el pavimento para mejorar la seguridad peatonal. Por ejemplo, varios escolares informaron de que querían atravesar un terreno privado en su camino al colegio ya que era más seguro, así que el ayuntamiento de Oslo llegó a un acuerdo con el propietario: el ayuntamiento crearía un paso con camino y barandilla, y el propietario se ocuparía de su mantenimiento. La protección de datos es un tema que puede disuadir a progenitores y docentes de que sus hijos utilicen esta aplicación, por ello desde el principio los datos recibidos son anónimos. La aplicación está integrada en una plataforma escolar de Noruega donde cada niño o niña recibe un código para iniciar la sesión. Este dato solo es visible para el equipo del colegio y del proyecto. Rørholt explica que si los menores empiezan a utilizar la aplicación desde casa, esta no envía informes hasta que no están a unos 200 metros de casa. Para que los niños y niñas tengan cierta intimidad, no toda la información es compartida con progenitores o docentes. Aunque esta aplicación se está utilizando solo en Oslo, Rørholt dice que el director del proyecto en el municipio de Oslo pretende que se extienda por toda Noruega, de manera que otros municipios puedan utilizarla a bajo coste. Es un proceso lento: hasta el momento solo han tomado parte 35 de los 135 colegios de la ciudad. “No creo que por ahora hayamos variado el número de menores que va a pie al colegio”, dice Rørholt, “y espero que lleguemos a hacerlo. Confío

en que cuando podamos mostrar los resultados -lo que hacemos vía Facebook, ya que es donde están los padres y madres-, más colegios se sumen a cooperar con nosotros". Ciudades como Oslo están intentando encontrar un equilibrio entre ser accesibles y habitables, y parece que obtener información de una gran parte de los habitantes es lo más lógico para conseguirlo. El proyecto Agente de tráfico muestra cómo la infancia puede echar una mano en la planificación de las ciudades -por ejemplo, elegir cuál es el lugar más seguro para construir un colegio- con solo apretar un botón.

Recopilación de datos sobre los hábitos ciclistas en los Países Bajos -
<http://fietstelweek.nl/fietstelweek-measuring-improving-and-stimulatingof-bike-behaviour>

En septiembre de 2015, la Unión de Ciclistas de los Países Bajos organizó por primera vez, en colaboración con diferentes organizaciones de movilidad, la Semana Nacional de Conteo de Ciclistas (Fiets Telweek). Aunque los Países Bajos son conocidos por su cultura ciclista, hasta ese momento había poca información cuantitativa objetiva sobre los hábitos ciclistas. Algunos datos sobre la Semana Nacional de Conteo de Ciclistas son:

- el proyecto, financiado por los gobiernos local y regional y por el Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente, ha permitido que unas 50 000 personas compartan información sobre sus hábitos ciclistas. Esto proporcionó datos para ayudar a las ciudades holandesas a diseñar estrategias e introducir iniciativas que mejoraran, aún más, el uso de la bicicleta en el país.

Contexto: en las ciudades holandesas, el porcentaje de población que elige la bicicleta frente a otros modos de transporte es, en general, muy alto. Sin embargo, en las

zonas urbanas, los carriles bici están cada vez más congestionados, lo que produce retrasos en la circulación. Aunque el ciclismo es un tema prioritario en las agendas de las ciudades y municipios holandeses, las inversiones deben seguir siendo racionales, y hasta ahora no se disponía de la información objetiva y cuantitativa necesaria para tomar estas decisiones debido a la falta de datos. Fiets Telweek trabaja en dos direcciones. Primero lleva a cabo una campaña de marketing de concienciación local y nacional sobre la Semana de Conteo de Ciclistas y, después, durante la semana, utiliza una aplicación de móvil que recibe datos que luego procesa en información útil mediante un conjunto de herramientas llamado "Bike PRINT" (desarrollada durante un proyecto europeo Interreg).

Tecnología: la tecnología "Bike PRINT" utiliza GPS, móviles y wifi, y una aplicación que hace el seguimiento y recoge datos sobre la localización, la velocidad y aceleración de un ciclista y luego los procesa para generar datos anónimos sobre el origen y destino del viaje, la ruta (comparando los datos con el mapa) y la velocidad. Más tarde, los datos son analizados para calcular el desvío potencial, la calidad de la red, las rutas más populares, etc. Posteriormente, se presenta en el interfaz en línea de 'Bike PRINT' y se entrega a los gobiernos locales como un conjunto de datos abiertos. En el año 2016, la Unión de ciclistas holandeses lanzó una plataforma de datos abiertos con todos los datos de Fiets Telweek. Debido al éxito de la experiencia, Fiets Telweek va a repetirse cada año.

Plazos

Simple y sencillos. Las aplicaciones son fáciles de bajar y de entender. A las administraciones les puede costar cierto tiempo la recogida y procesamiento de datos.

Costes

Se deben tener en cuenta costes necesarios para el desarrollo de una nueva aplicación, o para adaptar la que ya existe al uso local (añadir el idioma y las peculiaridades locales a la versión estandar de la aplicación); también para crear y poner en funcionamiento la estructura de recogida y procesamiento de los datos.

También, y quizás lo más importante, los costes de contratación de personal para recopilar, almacenar y gestionar los datos y poder utilizarlos para elaborar recomendaciones que mejoren las medidas del PMUS y de la gestión de la movilidad.

Cuestiones pendientes

Cada ciudad tendrá su propia batería de cuestiones, a menudo diferente a la de cualquier otra ciudad.

Posible evolución a futuro

Entender el potencial de cartografiar los desplazamientos de las personas dentro y alrededor de las zonas urbanas abre muchas posibilidades futuras. Cómo se desarrollen dependerá solo de la voluntad y el deseo de cada ayuntamiento. El grado de mejora de los servicios de movilidad urbana para residentes, turistas y empresas dependerá del número de desarrollos.

Cómo y dónde encaja en un PMUS

El uso de estas herramientas y técnicas encaja en cualquier etapa del ciclo de un PMUS. Los más importantes son:

- Diseño de la visión de futuro
- recogida de datos
- participación en general (por ejemplo, información)
- priorización de escenarios
- valoración y selección de medidas
- evaluación

Un PMUS debe tratar sobre el diseño y puesta en marcha de una serie de servicios de movilidad que convienen a todos los usuarios del espacio público. Los ayuntamientos no pueden desarrollar sin más un PMUS y luego retirarse, pensando que su trabajo ya está hecho.

Las directrices del PMUS propuestas por la CE y, en particular el punto 2 de su ciclo, son claras sobre el papel de los agentes implicados en el desarrollo del PMUS:

“Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se centra en las personas y en satisfacer sus necesidades básicas de movilidad. Utiliza una estrategia transparente y participativa, que, desde el principio, incorpora a la ciudadanía y a otros agentes interesados a lo largo de todo el proceso de desarrollo y de ejecución del plan. La planificación participativa es un requisito previo para que la ciudadanía y otros agentes interesados hagan suyo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las políticas que promueve.

Hace más fácil su aceptación y apoyo ciudadano y, así, reduce los riesgos para los responsables de la toma de decisiones y facilita su ejecución”.

Información adicional:

Nota de la estrategia CIVITAS: <http://civitas.eu/content/civitas-policy-notethe-use-social-media-involve-citizens-urban-mobility-projects-and-city>

Manual CIVITAS:

http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure_STAKEHOLDER_CONSULTATION_web.pdf CIVITAS Insight: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-todaybuild-sustainable-cities-tomorrow>

Autor

James McGeever

The Environmental Centre for Administration and Technology (Centrul pentru Mediu, Administrație și Tehnologie – ECAT)

Skype: j.mcgeever | Móvil: 00370 653 78522

E-mail: james@ecat.lt

www.sump-network.eu

AVISO LEGAL: los autores son los únicos responsables del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos socios (a menos que se indique lo contrario) y su reproducción en esta publicación ha sido debidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY ha recibido fondos del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de financiación nº 690636.