

## ***Resumen***

# **Implantación de políticas de transporte urbano sostenible**

## **Informe final**

## ***Overview***

## **Implementing Sustainable Urban Travel Policies**

## **Final Report**

Los *Resúmenes* son traducciones de extractos de publicaciones de la OCDE.  
Todos los *Resúmenes* se pueden obtener de forma gratuita en el OCDE Online Bookshop  
([www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop)).

Este *Resumen* no es una traducción oficial de la OCDE.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT  
ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS

## Prefacio

En el presente folleto se exponen recomendaciones dirigidas a los gobiernos sobre cómo implantar políticas de transporte urbano sostenible. Tales recomendaciones fueron definidas en el proyecto de la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transporte) del mismo nombre llevado a cabo en conjunto con la OCDE entre 1998 y 2001. Los ministros de transporte las aprobaron en el Consejo de Ministros de Lisboa (Portugal) en mayo de 2001.

El estudio<sup>1</sup> de tres años se pensó para determinar por qué ha sido tan difícil implantar las estrategias de política de transporte urbano sostenible en los países y, en términos más generales, de qué modo los países y ciudades pueden sortear la diferencia entre recomendaciones políticas y su implantación.

Los resultados y conclusiones del proyecto, expuestos en el informe final del trabajo publicado por separado, indican que los países avanzan en el desarrollo de esquemas políticos para hacer frente a la congestión y a la expansión urbana, y para combatir los problemas medioambientales que se derivan de patrones de transporte urbano no sostenible. Sin embargo, según lo revelado por el proyecto, aún persisten serias dificultades para poner en práctica estos planes políticos y para ver el impacto de las acciones políticas en los datos de transporte urbano.

El proyecto, que consta de tres partes (varios talleres, una encuesta sobre patrones y tendencias de transporte urbano en más de 160 ciudades, y una serie de reseñas sobre política nacional de transporte urbano), demostró que todos los niveles del gobierno han de desempeñar un papel importante a la hora de asegurar la determinación e implantación de opciones políticas de transporte urbano sostenible efectivas e integradas sectorialmente. El proyecto ha servido también para mostrar que los gobiernos nacionales pueden actuar como catalizadores para mejorar las prácticas de transporte en áreas urbanas.

---

1. *La base de este proyecto es el informe conjunto de la CEMT y la OCDE titulado "Transporte urbano y desarrollo sostenible" (Urban Travel and Sustainable Development o UTSD) presentado en el Consejo de Ministros de 1994 en Annecy y publicado en 1995, en el que se expone una estrategia política integrada tripartita para lograr el transporte urbano sostenible. La estrategia promovía la implantación combinada de medidas basándose en buenas prácticas, innovación y fijación de precios.*

*Los ministros reunidos en Annecy pidieron a la CEMT que analizara las políticas de varios años de los países teniendo en cuenta los resultados del informe. El presente trabajo se llevó a cabo basándose en este mandato.*

2. *Implantación de políticas de transporte urbano sostenible: Informe final, CEMT, 2002.*

# 1. Contexto<sup>1</sup>

## Objetivos de sostenibilidad en las ciudades

---

*La mayoría de los países y ciudades tienen objetivos comunes de calidad de vida en las áreas urbanas.*

---

Aproximadamente tres cuartas partes de la población de los países de la CEMT y la OCDE viven actualmente en áreas urbanas, de ahí que la mayoría de los problemas medioambientales y de salud relacionados con el transporte se den en las ciudades y sus alrededores. Por ello, la estructura y el crecimiento de las regiones urbanas son cruciales a la hora de fijar estrategias de desarrollo sostenible. Si bien los criterios de sostenibilidad difieren entre los distintos países y ciudades, la mayoría persigue objetivos comunes de calidad de vida en áreas urbanas como aire limpio, vecindarios tranquilos y prosperidad económica, sin que ello vaya en detrimento de la salud y el medio ambiente, ni que suponga el agotamiento de recursos naturales<sup>2</sup>.

El modo en que las personas y los bienes<sup>3</sup> se trasladan de un lugar a otro es determinante para cumplir los objetivos de sostenibilidad urbana. De hecho, el principal objetivo y reto al que se enfrentan hoy en día los responsables políticos de transporte y uso del suelo es asegurar que el creciente número de habitantes de urbes y suburbios de todos los niveles socioeconómicos accedan a los servicios y actividades inherentes a su vida diaria, y, al mismo tiempo, minimizar los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente, la igualdad, la economía y la salud.

---

1. Este informe de los ministros resalta las principales conclusiones sobre implantación de políticas de transporte urbano sostenible del proyecto conjunto de tres años entre la CEMT y la OCDE sobre el tema, y que ahora se encuentra en su fase final. El informe no pretende resumir todas las conclusiones del proyecto, sino más bien los aspectos más importantes para los gobiernos nacionales.

2. Estos objetivos son coherentes con los expuestos en el informe de la CEMT y la OCDE de 1995 "Transporte urbano y desarrollo sostenible" (Urban Travel and Sustainable Development) y el proyecto de la OCDE sobre transporte medioambientalmente sostenible (EST). Están también en línea con los objetivos a gran escala de la Declaración y Programa de Acción Conjunta de la Conferencia Regional sobre Transporte y Medio Ambiente de la CEPE de la ONU, llevada a cabo en Viena en Noviembre de 1997, y la Carta sobre Transporte, Medio Ambiente y Salud de la OMS, firmada en Londres en junio de 1999.

3. Si desea información más detallada sobre el transporte urbano de carga consulte el informe de la Mesa Redonda 109: "Transporte de carga y ciudad" (Freight Transport and the City, 1999)

## Tendencias e impactos del transporte urbano y uso del suelo

---

*Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios.*

---

Para muchos países del área CEMT y OCDE la sostenibilidad sigue siendo algo fugaz. Se sigue observando un continuo movimiento de población y fuentes de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad; el desarrollo comercial de las zonas periféricas de las ciudades continúa su expansión y crece la competencia entre las áreas urbanas y suburbanas por el comercio y por el mayor número de desplazamientos. La congestión del tráfico, que no cesa e incluso aumenta especialmente en los suburbios de algunos países, impide el desplazamiento de las personas y bienes en muchas ciudades, al tiempo que disminuye la cuota de personas que usan medios de transporte público, que van a pie o que circulan en bicicleta. La compra y el uso de automóviles aumenta, en algunos países a un ritmo muy acelerado debido a la expansión económica. Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios. Si bien la contaminación del aire ha disminuido en los últimos años en muchas ciudades de la CEMT y la OCDE, debido fundamentalmente a los avances en la reducción de las emisiones de los vehículos y a la mejor calidad de los carburantes, siguen preocupando los niveles troposféricos de ozono y partículas en suspensión. Las emisiones de dióxido de carbono provenientes del transporte rodado urbano siguen en aumento, y el ruido que provoca se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes.

## Instrumentos políticos disponibles

---

*Se necesitan paquetes de medidas políticas flexibles e integrados que envíen las señales correctas a los mercados del uso del suelo y del transporte urbano.*

---

Para contrarrestar estas tendencias y promover el transporte sostenible en zonas urbanas se requieren paquetes de medidas políticas flexibles e integrados, es decir una mezcla multisectorial de medidas legales, presupuestarias y tecnológicas, que hagan llegar un mensaje claro a los mercados del uso del suelo y del transporte urbano. Al igual que cada país tiene metas distintas de sostenibilidad, los paquetes políticos para promover el transporte sostenible también variarán. Sin embargo, en términos generales estos paquetes incluyen medidas tendentes a integrar la ordenación territorial y la planificación del transporte, gestionar el aumento del uso del vehículo privado, promover el transporte público y estimular el uso de áreas urbanas para caminar y montar en bicicleta. La base de este proyecto es el informe conjunto de la CEMT y la OCDE titulado **Transporte urbano y desarrollo sostenible** (Urban Travel and Sustainable Development o UTSD) presentado en el Consejo de Ministros de 1994 en Annecy y publicado en 1995, en el que se expone una estrategia política integrada tripartita para promover la implantación combinada de medidas basadas en buenas prácticas, innovación y fijación de precios para lograr un transporte urbano sostenible.

Se ha realizado otro proyecto en el que también se anima al uso de paquetes integrales de medidas políticas: se trata del proyecto Transporte medioambientalmente sostenible (siglas en inglés: EST<sup>4</sup>) de la OCDE, en el que se hace especial hincapié en una mayor integración de factores medioambientales en la política de transporte.

---

*Ha quedado demostrado que es más fácil enunciar paquetes políticos integrados sobre transporte urbano sostenible que aplicarlos.*

---

En el caso de muchas ciudades y países se hace patente lo fácil que es enunciar paquetes políticos integrados sobre transporte urbano sostenible y lo difícil que es aplicarlos. Para definir e implantar estrategias políticas sostenibles de transporte urbano es necesario aunar los intereses diversos y divergentes del gran número de participantes en el sistema de transporte urbano. Dichos participantes son: gobiernos nacionales, regionales y locales; políticos; agencias públicas de transporte y de ordenación territorial; autoridades y grupos de defensa medioambientales; empresas privadas de transporte y proveedores de otros servicios; y, por último, empresas inmobiliarias y viajeros particulares<sup>5</sup>. La coordinación y cooperación entre estos grupos de presión son a menudo complejas y exigen muchos recursos, pese a ser esenciales para la implantación a largo plazo de estrategias sostenibles.

Si bien algunos países o zonas urbanas parecen estar preparados para implantar plenamente la estrategia de la CEMT y OCDE de 1995, la mayoría de los países han desarrollado, o están en vías de hacerlo, enfoques políticos basados en elementos de dicha estrategia, especialmente en lo que a buenas prácticas se refiere. Los países y ciudades con más experiencia en políticas de transporte sostenible están experimentando con enfoques innovadores, que incluyen la integración de las políticas de uso del suelo y transporte, mayores restricciones de aparcamiento y el uso de sistemas telemáticos en el transporte público. Un reducido número de países trabaja actualmente en la búsqueda de formas de integrar en paquetes de medidas políticas el cálculo del costo de la congestión con otros tipos de medidas de fijación de precios. Aunque en muchos países de la CEMT y OCDE, especialmente en Europa, los impuestos sobre carburantes son elevados, son pocos los que han adoptado subidas anuales reales de sus precios, tal y como se describe en la Estrategia.

---

4. Informe resumido de "EST! Environmentally Sustainable Transport: futures, strategies, and best practices" (EST! Transporte medioambientalmente sostenible: futuro, estrategias y mejores prácticas).

5. La participación de todos los sectores de la comunidad en el desarrollo e implantación de políticas de transporte urbano sostenible es acorde con la promoción del desarrollo sostenible de las ciudades expuesto en la Agenda 21, proyecto que surgió de la Cumbre de Río de Janeiro de 1992.

## 2. Implantación de estrategias de transporte urbano sostenible

---

*Todos los niveles del gobierno desempeñan un importante papel a la hora de determinar e implantar opciones políticas efectivas.*

---

El proyecto conjunto de la CEMT y la OCDE sobre implantación de estrategias de transporte urbano sostenible, que se inició en 1998 y que actualmente se encuentra en su fase final, ha venido a demostrar que todos los niveles del gobierno (nacional, regional y local) juegan un papel preponderante cuando se trata de asegurar la determinación e implantación de opciones políticas efectivas. El objetivo del proyecto, que comprende talleres temáticos, una encuesta realizada en más de 160 ciudades y una serie de reseñas sobre políticas nacionales, ha sido averiguar porqué es tan difícil para los países implantar estrategias integradas de transporte urbano, tales como las propuestas en el proyecto UTSD, y, de forma más general, saber de qué modo los países y las ciudades pueden superar la diferencia entre recomendaciones políticas muy respaldadas y su implantación.

Los problemas de implantación y la forma de percibirlos difieren de un país a otro. Las estructuras económicas, institucionales y políticas, así como los factores sociales y culturales propios de cada región pueden engendrar problemas específicos.

Sin embargo, son muchas las dificultades que comparten los países y ciudades de la zona CEMT y OCDE a la hora de implantar estrategias políticas. El trabajo conjunto de la CEMT y la OCDE ha servido para determinar una serie de obstáculos comunes a muchos países, entre los que destacan: integración y coordinación política deficientes (especialmente en lo referente al uso del suelo y al transporte, así como a funciones y procedimientos institucionales ineficientes o contraproducentes) que en el ámbito nacional pueden ser: inadecuada o inexistente coordinación entre ministerios; descentralización de responsabilidades incompleta o excesiva en cuanto a transporte urbano; marco legal o regulador poco respaldado; marco fiscal y de regulación de precios frágil; escasa calidad y cantidad de datos.

---

*Los gobiernos nacionales pueden actuar como catalizadores de prácticas de transporte sostenible en el ámbito local.*

---

Casi todos los países de la CEMT y la OCDE dejan la mayor parte de la responsabilidad en cuanto al uso del suelo y al transporte urbanos en manos de las regiones y ayuntamientos, es decir, los

niveles en que las políticas de transporte urbano se hacen y aplican de forma más efectiva. Sin embargo, en muchos países se acepta cada vez más que el gobierno nacional puede ampliar las oportunidades de implantación de paquetes integrados de medidas políticas, si brinda un marco político flexible, sectorial e integrado que envíe las señales correctas a las regiones y ciudades mediante incentivos políticos y financiación de proyectos de desarrollo sostenible. De esta forma, el gobierno nacional puede servir de catalizador (iniciador, promotor, patrocinador, impulsor) de prácticas de transporte sostenible en el ámbito local, dejando a las comunidades locales la libertad de decidir sobre las políticas y medidas específicas que mejor se adapten a sus necesidades. Aquí se ve reflejada la idea de subsidiariedad entre los distintos niveles del gobierno que sienta las bases para descentralizar y coordinar las responsabilidades sobre transporte urbano.

### 3. Recomendaciones para gobiernos nacionales sobre cómo mejorar la implantación de políticas de transporte urbano sostenible

A continuación se exponen algunas propuestas recogidas en el proyecto sobre qué pueden hacer los gobiernos nacionales para una mejor implantación del transporte urbano sostenible.

#### Establecimiento de un marco político nacional de apoyo

- **Desarrollo de un marco político nacional de transporte urbano sostenible** que respalde e influya en objetivos nacionales, regionales y locales de uso del suelo, transporte de pasajeros y carga, salud y medio ambiente. Es importante que este marco político tenga una “coherencia interna” en el seno del sector del transporte, para integrar inversiones en transporte, gestión de tráfico y políticas de gestión de la demanda, y una “coherencia externa”, para integrar las políticas de transporte con las de otros sectores tales como los del uso del suelo, medio ambiente y financiero.

Y lo que es más, existen *vínculos* importantes entre políticas locales de transporte urbano y uso del suelo, y políticas nacionales de transporte y ordenación territorial. Para conseguir un apoyo mutuo de las políticas en todos los niveles (local, regional y nacional), hay que determinar dichos vínculos. Así, la ordenación territorial urbana y regional necesita parámetros nacionales de ordenación. A menudo se requieren financiaciones o inversiones del gobierno nacional para mejorar la calidad y la eficiencia del transporte público urbano. La participación de fuentes privadas en modelos de transporte público hace necesario un marco de competencia establecido por leyes nacionales. Y, por último, los incentivos económicos concebidos para restringir el uso del vehículo privado y gestionar la congestión del tráfico, tales como impuestos sobre los combustibles y fijación del costo de la congestión, habrán de implantarse en un contexto económico amplio para asegurar su eficacia y evitar distorsiones.



## Mejora de la coordinación y cooperación institucional

### ■ **Coordinación de enfoques políticos nacionales sobre uso del suelo, transporte, sanidad y medio ambiente urbanos**

Para alcanzar los objetivos de sostenibilidad se necesita una coordinación *vertical* entre todos los niveles gubernamentales, y *horizontal* entre todos los sectores de uso del suelo, transporte, medio ambiente y sanidad. Si se desea asegurar la integración de los objetivos y estrategias políticas, es necesaria la coordinación *horizontal* entre todos los participantes en el uso del suelo, transporte y medio ambiente, en todos los niveles del gobierno. Esto es clave para que los gobiernos nacionales no transmitan mensajes incoherentes sobre sostenibilidad a nivel sectorial. La coordinación *vertical* entre niveles gubernamentales favorece la comunicación efectiva de objetivos nacionales de desarrollo sostenible a los gobiernos regionales y locales. Por ejemplo, los gobiernos nacionales pueden animar a las ciudades a tener en cuenta el objetivo de reducción de la contaminación del aire al tomar decisiones sobre transporte local.

Las prioridades y los objetivos que se definen a nivel local y regional también se pueden comunicar de forma “ascendente”, con el fin de asegurar que las políticas nacionales tomen debida nota de las prioridades de los niveles inferiores. La participación de todos los grupos de presión del sistema de transporte urbano (ya sean entidades privadas, inversores inmobiliarios o grupos de defensa del medio ambiente) se está volviendo un factor importante en el desarrollo e implantación de políticas de transporte urbano sostenible.

### ■ **Descentralización de responsabilidades siempre que sea posible y centralización si es necesario**

Los recursos de implantación deberán ser suficientes, si se quiere que las responsabilidades tengan el peso deseado. Si el poder de decisión sobre transporte urbano se transfiere del gobierno nacional a los niveles regionales y locales, también habrá que hacerlo con el correspondiente control sobre las fuentes de financiación, de manera que los gobiernos regionales y locales asuman la plena responsabilidad sobre los problemas. En algunos países, los gobiernos nacionales han estimulado con éxito la creación de nuevas organizaciones intercomunales que asumen la responsabilidad de planificar el transporte urbano en una determinada región.

### ■ **Creación de un marco coherente e integrado para que el gobierno nacional financie e invierta en acciones regionales y locales de transporte y uso del suelo, que además garantice la necesaria flexibilidad para la innovación local. (ver Marco legal, normativo y fiscal).**

### ■ **Consideración de todas las modalidades de transporte, en especial las ecoeficientes, así como las prioridades de uso del suelo a la hora de asignar recursos del gobierno nacional a nivel local**

## Incentivos para participación, asociación y comunicación efectiva del público

- **Participación activa del público (p. ej., prensa, grupos de defensa y clientes particulares del sistema de transporte)** ya desde el proceso de diseño de estrategias y durante la implantación y monitorización.
- **Búsqueda de asociaciones con diferentes grupos de presión del sistema de transporte (empresas, empleados, empresas inmobiliarias y asociaciones residenciales y comerciales).** Para implantar con éxito políticas de transporte urbano sostenible hace falta algo más que la acción del gobierno. Es esencial lograr la participación temprana y coherente de estos importantes participantes en el sistema de transporte, si se quiere cambiar costumbres y patrones de comportamiento.
- **Información y comunicación con los usuarios del sistema de transportes. Éstos deberán entender y hacer suyos los objetivos políticos para poder lograr algún cambio de comportamiento.** La comunicación efectiva es muy importante para conseguir el apoyo de la opinión pública a las políticas de gestión de la demanda.

## Creación de un marco legal y normativo de apoyo

Para la implantación efectiva de políticas de transporte público sostenible es esencial crear un marco legal y normativo, que sirva de guía para las acciones del gobierno en todos los niveles y parámetros de participación del sector privado en recursos de transporte público.

- **Las leyes y reglamentos de transporte público** deberán especificar con claridad las funciones relativas de los sectores público y privado en la dotación y financiación de servicios e infraestructuras.

Se deberá revisar la **financiación del transporte público** para conseguir una eficiencia máxima de explotación. Las **obligaciones del servicio público** serán: supervisión de la calidad del servicio y la red; tarifas reducidas, y otras concesiones que forman parte de la política social, diseñada de forma que se eviten distorsiones en la competencia y perjuicios para las organizaciones de transporte público y la seguridad de los pasajeros. Se deberán especificar claramente los parámetros de **participación del sector privado**, entre los que se habrá de incluir reglas de competencia y adquisición, así como compromisos de servicio y calidad.

- El marco legal y reglamentario deberá respaldar **las medidas para promover el transporte pedestre y en bicicleta** en áreas urbanas, así como **las herramientas de gestión de la demanda**, tales como planes de movilidad de empleados, esquemas para compartir vehículo y para el teletrabajo.
- **Integración plena de los objetivos medioambientales sobre calidad del aire, gases de efecto invernadero, ruido y otros** en la política de transporte y uso del suelo, **adopción de normas técnicas para vehículos y combustibles**, y **monitorización rigurosa** de su implantación en las flotas públicas y privadas.

## Amplias estructuras fiscales y de fijación de precios

- **La estructura fiscal y de fijación de precios** deberá transmitir señales correctas para promover el transporte urbano sostenible en todos los sectores. Si la política fiscal presenta incoherencias entre sectores, podrían surgir problemas de implantación, especialmente en la integración del transporte y la ordenación territorial. La presión competitiva entre pueblos y ciudades vecinos por obtener ingresos fiscales y oportunidades de empleo puede limitar los esfuerzos tendentes a evitar el asentamiento de grandes empresas en zonas periféricas. Además, las interferencias políticas pueden provocar el envío de señales equívocas a los responsables de la toma de decisiones (en especial al usuario particular) sobre cómo desplazarse en las ciudades y en sus alrededores. Las políticas nacionales sobre vivienda y actividad inmobiliaria pueden ser las inductoras de decisiones sobre dónde vivir, enfrentadas con las estrategias para reducir la congestión y la expansión.

## Racionalización de las corrientes de financiación e inversión

Los flujos de ingresos derivados de los ajustes de precio, inversiones y otros tipos de financiación deberán conducirse de tal forma que mejoren las oportunidades de implantación de las políticas. Si las corrientes de financiación se canalizan de forma inadecuada, tal y como se describe más adelante, la aplicación de políticas diseñadas para mejorar la sostenibilidad del transporte público se podría ver truncada.

- **Canalización de ingresos derivados de ajustes de precios (p. ej., peajes, costo de la congestión, multas de aparcamiento, etc.)**, de modo que los que cargan con los costos puedan ver los beneficios. Si bien la asignación de ingresos derivados de esquemas de fijación de precios es vista en muchos países como eficiencia económica comprometedora, en algunos casos la canalización de dichos ingresos hacia niveles locales y regionales puede reforzar el apoyo político y la implantación de iniciativas “impopulares” de fijación de precios. El hecho de alejar estos ingresos de la jurisdicción inmediata puede comprometer los incentivos para reducir el transporte en vehículo propio, confundir a la opinión pública sobre lo razonable de las medidas e impedir la aceptación de esquemas que, de lo contrario, podrían ser muy efectivos.
- **Asignación equilibrada de la financiación (inversiones u otros)** entre las distintas modalidades de transporte, para maximizar la eficiencia del sistema de transporte urbano y evitar el desarrollo de una en detrimento de la otra. Las decisiones sobre financiación deberán basarse en la evaluación del impacto relativo de cada modalidad sobre el medio ambiente, la economía y la igualdad. Además, las decisiones sobre inversión en infraestructura deberán considerar plenamente los objetivos de la gestión de la demanda de transporte.
- **Equilibrio entre inversión y financiación central en capitales nacionales** frente a las necesidades de financiación en ciudades secundarias y terciarias. Si los recursos gubernamentales nacionales se concentran en exceso en las capitales, se arriesga el uso ineficiente de fondos y, quizás lo más importante, se pierde la oportunidad de promover mejoras reales de los sistemas de transporte en otras zonas urbanas importantes.

## Mejor obtención, monitorización e investigación de datos

Unos datos saneados y fiables constituyen la base empírica de una buena política, y de ellos parte el proceso analítico. Más aún, ayudan a reconocer tendencias y las fuerzas que se esconden tras ellas, necesarias para evaluar la combinación de políticas que mejor se ajuste a los problemas detectados. En muchos casos, los datos urbanos no son de fácil acceso para los gobiernos nacionales. Como consecuencia, es difícil llevar a cabo análisis comparativos potencialmente útiles.

- **Mejor obtención de datos.** Tal como lo desvela la encuesta de ciudades de 1992 y lo confirma el estudio de 1999, los datos urbanos siguen siendo escasos, incoherentes y, a menudo, de poca calidad, especialmente los que se refieren al transporte y al uso del suelo urbano y sus interacciones. Los datos no se obtienen de forma homogénea para todas las ciudades y, a menudo, los métodos empleados están sujetos a modificaciones dentro de una determinada ciudad. Los gobiernos nacionales pueden tomar iniciativas o apoyar actividades en curso que mejoren la coherencia de dicha obtención de datos. Sería de gran valor desarrollar una metodología homogénea a nivel internacional que fuese útil para tal cometido.
- **Monitorización coherente** de la implantación de actividades de transporte urbano y uso del suelo, y sus vínculos con objetivos de sanidad y medio ambiente. Los resultados de dicha monitorización deberán comunicarse a determinados funcionarios y a la opinión pública para promover la responsabilidad y la transparencia en la toma de decisiones.
- **Organización e investigación financiera, desarrollo y prueba** de soluciones potenciales que promuevan el transporte urbano y el uso del suelo sostenibles. Es conveniente el intercambio de buenas prácticas entre los agentes locales, nacionales e internacionales, así como la promoción del desarrollo de fuentes de energía alternativa para vehículos.

## Los Ministros:

- Estuvieron **DE ACUERDO** con estas recomendaciones;
- **DECIDIERON** llevar a cabo un seguimiento del trabajo mediante la monitorización de estas recomendaciones, especialmente mediante:
  - el análisis de sus implicaciones en determinados grupos de países (p. ej., Europa central y del este);
  - la búsqueda de formas para mejorar la coherencia en la obtención y monitorización de datos urbanos;
  - el desarrollo de una Guía de buenas prácticas que oriente a los gobiernos nacionales a la hora de fijar políticas, marcos institucionales e incentivos para el transporte sostenible en zonas urbanas.

## Documentos y publicaciones recientes y de próxima publicación

- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES (IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE)  
Estudios nacionales. Próxima publicación
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES (IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE)  
Encuesta en ciudades - informe resumido. Próxima publicación
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES (IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE)  
Estudio nacional entre iguales: Hungría. Próxima publicación
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES (IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE)  
Informe final. (75 2002 01 1 P) ISBN 92-821-1368-X. ECMT (2002)
- IMPLEMENTING SUSTAINABLE URBAN TRAVEL POLICIES (IMPLANTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE)  
Estudio nacional entre iguales: Países Bajos.  
(75 2001 02 1 P) ISBN 92-821-1328-0. ECMT (2001)
- FREIGHT TRANSPORT AND THE CITY (*TRANSPORTE DE CARGA Y CIUDAD*)  
Informe de la Mesa Redonda 109, París, 11 a 12 de diciembre de 1997  
(75 1999 08 1 P) ISBN 92-821-1247-0. ECMT (1999)
- SUSTAINABLE TRANSPORT IN CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN CITIES (*TRANSPORTE SOSTENIBLE EN CIUDADES DE EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL*)  
1996. Disponible en el sitio web de la CEMT
- URBAN TRAVEL AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT (*TRANSPORTE URBANO Y DESARROLLO SOSTENIBLE*)  
1995. Disponible en el sitio web de la CEMT
- CHANGING PATTERNS OF URBAN TRAVEL (CAMBIO DE PATRONES EN EL TRANSPORTE URBANO)  
1985. Disponible en el sitio web de la CEMT

---

**Para pedidos:** Internet: <http://www.oecd.org/bookshop>  
E-mail: [sales@oecd.org](mailto:sales@oecd.org)

## **Índice correspondiente a la versión original en inglés de la publicación**

**(no incluye anexos, ni listas de cuadros, tablas o gráficos)**

### **1. Contexto**

Objetivos de sostenibilidad en las ciudades

Tendencias e impactos del transporte urbano y uso del suelo

Instrumentos políticos disponibles

### **2. Implantación de estrategias de transporte urbano sostenible**

### **3. Recomendaciones para gobiernos nacionales sobre cómo mejorar la implantación de políticas de transporte urbano sostenible**

Este *Resumen* es la traducción de extractos de:  
***Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Final Report***  
***Transports urbains durables: la mise en oeuvre des politiques: Rapport final***

© 2002, OCDE

La publicación original se encuentra a la venta en el Centro de la OCDE en París:  
2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16, France,  
y en [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop).

Todos los *Resúmenes* se pueden obtener de forma gratuita en el OECD Online Bookshop en [www.oecd.org/bookshop](http://www.oecd.org/bookshop).

Estos *Resúmenes* han sido preparados por la unidad de Derechos y Traducción de la Dirección de Relaciones Públicas y Comunicaciones.  
email : [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org)  
Fax: +33 1 45 24 13 91



© OCDE, 2002

Se autoriza la reproducción del presente *Resumen*, siempre y cuando se mencionen la nota de copyright de la OCDE y el título de la publicación original arriba indicado.