

# Modelo de Términos de Referencia PMUS

Términos de referencia adaptables para guiar a los consultores en la preparación de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

[Nombre de la ciudad miembro]



### Para obtener más información:

MobiliseYourCity Secretariat, Brussels

[www.MobiliseYourCity.net](http://www.MobiliseYourCity.net)

email: [Contact@MobiliseYourCity.net](mailto:Contact@MobiliseYourCity.net)

**Título:** Modelo de Términos de Referencia PMUS - Términos de referencia adaptables para guiar a los consultores en la preparación de un Programa de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

**Impreso y distribuido:** Abril 2020

**Autores:** AFD, MobiliseYourCity Secretariat

**Colaboradores:** Anne Chaussavoine, Julie Lucas, Sofia Martin-Puerta, Tristan Laurent Morel (Espelia)

**Traducción al español:** Euroclima+

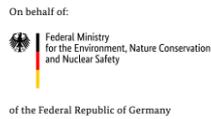
### Derechos de autor:

Esta publicación está sujeta a los derechos de autor de la Alianza **MobiliseYourCity** y de sus colaboradores asociados y autores. Se autoriza la reproducción parcial o total de este documento para fines no lucrativos, siempre que se mencione la fuente.

### Exención de responsabilidad:

El contenido presentado en este documento representa la opinión de los autores y no es necesariamente representativo de la posición de los socios de MobiliseYourCity ni de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

## Donante



## Socios ejecutores



## Socios de conocimiento



## Miembro de:

Marrakech  
Partnership



SUSTAINABLE  
mobility™  
FOR ALL

## Contexto de la publicación

El presente documento tiene por objeto proporcionar directrices para la redacción de los Términos de Referencia para la selección del consultor responsable del diseño de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por su sigla en inglés) en el marco de la Alianza **MobiliseYourCity**. Este documento será considerado como modelo, para ser adaptado al contexto local. Toda la información resaltada <en gris> deberá ser cumplimentada mientras se finalizan los TdR.

Esta publicación fue elaborada en el marco de la Alianza **MobiliseYourCity** en colaboración con el proyecto "*Advancing climate strategies in rapidly motorising countries*", financiado por el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de Alemania. La traducción de esta publicación al español fue facilitada por el Componente de Movilidad Urbana del Programa Euroclima+, financiado por la Comisión Europea.

**MobiliseYourCity** es una alianza para la planificación integrada del desarrollo urbano en los países emergentes y en desarrollo, en el marco de la Alianza de Marrakech de las Naciones Unidas para la Acción Climática Mundial. **MobiliseYourCity** apoya e involucra a los gobiernos asociados locales y nacionales en la mejora de la planificación y la financiación de la movilidad urbana, proporcionando un marco metodológico y asistencia técnica a través del desarrollo de capacidades, y permitiendo el acceso a financiamiento tanto a nivel local como nacional. Se ha prestado especial atención a los marcos metodológicos y de asesoramiento relacionados con las Políticas y/o Programas Nacionales de Movilidad Urbana (NUMP por sus siglas en inglés) y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por sus siglas en inglés) que sirven de base para el fomento de inversiones y el desarrollo de servicios de movilidad atractivos.

**MobiliseYourCity** es una acción de múltiples donantes, cofinanciada por la Dirección General de Cooperación Internacional y Desarrollo de la Comisión Europea (DG DEVCO), el Ministerio de Transición Ecológica y Solidaridad (MTES) de Francia, el Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial (FFEM), el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza, Obras Públicas y Seguridad Nuclear (BMUB) de Alemania y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Sus socios fundadores ADEME, AFD, CEREMA, CODATU y GIZ llevan a cabo la iniciativa. Además de la contribución al proceso climático internacional, **MobiliseYourCity** contribuye al logro de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, específicamente del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11: Lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

### Los objetivos

- Propiciar cambios transformacionales en pos de ciudades más inclusivas, habitables y eficientes.
- Promover una planificación más abarcadora, integrada y participativa de movilidad urbana (nivel local y nacional).
- Reducir las emisiones de GEI relacionadas con el transporte en las ciudades participantes (>50% hasta 2050).
- Vincular la planificación con acuerdos sobre inversiones y el uso opcional de la asistencia financiera.
- Utilizar técnicas innovadoras de planificación y digitalización, y promover las tecnologías de movilidad y transporte más avanzadas.

## Índice

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Siglas y acrónimos</b>   | <b>7</b>  |
| <b>1. Visión general de la movilidad urbana en &lt;Ciudad&gt;</b>   | <b>8</b>  |
| 1.1. Contexto nacional  | 8         |
| 1.2. Contexto local   | 8         |
| 1.3. Datos disponibles  | 8         |
| <b>2. El marco de MobiliseYourCity</b>  | <b>9</b>  |
| 2.1. Alianza MobiliseYourCity   | 9         |
| 2.2. Objetivos de MobiliseYourCity  | 9         |
| 2.3. Herramientas clave de MobiliseYourCity: NUMP y SUMP  | 11        |
| 2.4. <Ciudad> y MYC   | 12        |
| <b>3. Descripción general de la asignación</b>  | <b>13</b> |
| 3.1. Alcance de la asignación   | 13        |
| 3.2. Principales componentes y calendario de la asignación  | 13        |
| 3.3. Gestión de la asignación   | 15        |
| 3.3.1. Marco de validación y seguimiento de la asignación   | 15        |
| 3.3.2. Tareas de coordinación y de gestión  | 15        |
| 3.3.3. Desarrollo de capacidades  | 16        |
| <b>4. Actividades previstas</b>   | <b>18</b> |
| 4.1. Componente 1: Inicio activo del proceso SUMP   | 18        |
| 4.1.1. Objetivos  | 18        |
| 4.1.2. Tareas del consultor   | 18        |
| 4.1.3. Entregables  | 21        |
| 4.2. Componente 2: Diagnóstico  | 21        |
| 4.2.1. Objetivos  | 21        |
| 4.2.2. Tareas del consultor   | 22        |
| 4.2.3. Entregables  | 27        |
| 4.3. Componente 3: Definición de una visión y de objetivos estratégicos, construcción de escenarios, formulación de medidas prioritarias propuestas por el SUMP   | 28        |
| 4.3.1. Objetivos  | 28        |
| 4.3.2. Tareas del consultor   | 28        |
| 4.3.3. Entregables  | 34        |
| 4.4. Componente 4: Detallando el escenario seleccionado en un plan de acción, incluyendo indicadores de monitoreo y evaluación, modalidades y horizontes de implementación, presupuestación y financiamiento de las medidas | 36        |
| 4.4.1. Objetivos  | 36        |
| 4.4.2. Tareas del consultor   | 36        |
| 4.4.3. Entregables  | 41        |
| 4.5. Misión transversal: Proceso participativo (concertación y consulta)  | 41        |
| 4.5.1. Objetivos  | 41        |
| 4.5.2. Tareas del consultor   | 43        |
| 4.5.3. Entregables  | 45        |
| 4.6. Misión específica: Establecimiento de un Observatorio sobre datos de movilidad urbana y emisiones de GEI   | 47        |
| 4.6.1. Objetivos  | 47        |
| 4.6.2. Tareas del consultor   | 48        |
| 4.6.3. Entregables  | 51        |
| 4.7. Informe final SUMP   | 51        |

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>5.</b> | <b>Organización de los servicios</b>                     | <b>52</b> |
| 5.1.      | Recursos de expertos esperados                           | 52        |
| 5.2.      | Contactos  | 53        |
| 5.3.      | Formato, presentación y validación de los entregables    | 53        |
| 5.4.      | Calendario estimado                                      | 56        |
| 5.5.      | Presupuesto  | 59        |
| 5.6.      | Método de pagos  | 59        |
| 5.7.      | Responsabilidad adicional del consultor                  | 59        |
| 5.8.      | Obligaciones del beneficiario                            | 59        |
| <b>6.</b> | <b>Apéndice</b>  | <b>61</b> |
| 6.1.      | Información general sobre la iniciativa MobiliseYourCity | 61        |
| 6.2.      | Indicadores de monitoreo de la alianza MobiliseYourCity  | 63        |
| 6.3.      | Índice estándar de SUMP                                  | 64        |
| 6.4.      | Información disponible                                   | 65        |
| 6.5.      | Detalles de la presentación de propuestas                | 66        |
| 6.6.      | Herramienta para el cálculo de GEI y Guía de Usuario     | 67        |

## Siglas y acrónimos

---

|                |   |
|----------------|---|
| <b>ADEME</b>   | : Agencia francesa de Medio Ambiente y Gestión de la Energía  |
| <b>AFD</b>     | : Agencia Francesa de Desarrollo  |
| <b>BAU</b>     | : Business as usual   |
| <b>BMUB</b>    | : Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza, Obras Públicas y Seguridad Nuclear, Alemania |
| <b>CODATU</b>  | : Cooperación para la Movilidad Urbana en el Mundo en Desarrollo  |
| <b>COP21</b>   | : Vigésimo primera Conferencia de las Partes, París   |
| <b>CEREMA</b>  | : Agencia francesa para la Transición Ecológica y la Cohesión Regional  |
| <b>CMNUCC</b>  | : Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático   |
| <b>DGDEVCO</b> | : Dirección General de Cooperación Internacional y Desarrollo de la Comisión Europea                              |
| <b>FFEM</b>    | : Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial  |
| <b>GEI</b>     | : Gas de efecto invernadero   |
| <b>GIZ</b>     | : Cooperación Técnica Alemana   |
| <b>MRV</b>     | : Measure Report Verify   |
| <b>MTES</b>    | : Ministerio de Transición Ecológica y Solidaridad, Francia   |
| <b>NDC</b>     | : Nationally Determined Contribution  |
| <b>NUMP</b>    | : National Urban Mobility Policy  |
| <b>SUMP</b>    | : Sustainable Urban Mobility Plan   |

*<Agregue aquí siglas y acrónimos adicionales que sean necesarios>*

## 1. Visión general de la movilidad urbana en *<Ciudad>*

---

### 1.1. Contexto nacional

*<Insertar aquí la descripción: desarrollo urbano nacional, marco jurídico y normativo nacional relativo a la movilidad urbana, principales interesados, principales hechos/cuestiones destacados relativos a la movilidad urbana a nivel nacional...>*

### 1.2. Contexto local

*<Insertar la descripción aquí: marco institucional, oferta/demanda de movilidad urbana, principales problemas...>*

### 1.3. Datos disponibles

*<Insertar la descripción aquí: documentos existentes de planificación, proyectos en curso...>*

## 2. El marco de MobiliseYourCity

---

### 2.1. Alianza MobiliseYourCity

**MobiliseYourCity** es una iniciativa de colaboración múltiple que opera a nivel mundial, lanzada en París en la vigésimo primera Conferencia de las Partes (COP21) en diciembre de 2015 por los Gobiernos de Francia y Alemania y por sus socios fundadores ADEME, AFD, CEREMA, CODATU y GIZ, y apoyada por la Comisión Europea.

Esta acción de múltiples donantes es cofinanciada por la Dirección General de Cooperación Internacional y Desarrollo de la Comisión Europea (DG DEVCO), el Ministerio de Transición Ecológica y Solidaridad (MTES) de Francia, el Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial (FFEM), el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza, Obras Públicas y Seguridad Nuclear (BMUB) de Alemania y la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD).

La alianza busca apoyar a los gobiernos de los países emergentes y en desarrollo, tanto a nivel local como nacional, en su involucramiento en medidas transformacionales de planificación de la movilidad urbana sostenible.

La alianza es una iniciativa mundial sobre el clima con una fuerte dimensión política. Forma parte de las iniciativas internacionales para el transporte de la Acción Climática Mundial (GCA por su sigla en inglés) de las Naciones Unidas. A través de sus actividades, **MobiliseYourCity** contribuye a reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en el transporte urbano y a propiciar el desarrollo de ciudades inclusivas, habitables y económicamente eficientes.

### 2.2. Objetivos de MobiliseYourCity

**En términos de liderazgo político**, los objetivos estratégicos de **MobiliseYourCity** son los siguientes:

- Al menos 20 países se comprometen a implementar una política nacional que promueva, en particular, la planificación de la movilidad urbana.
- Al menos 100 ciudades y gobiernos locales se han comprometido a implementar un ambicioso Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por su sigla en inglés) destinado a reducir en un 50% las emisiones provenientes de la movilidad urbana para 2050.

Los **objetivos generales** de **MobiliseYourCity** son:

- Propiciar cambios transformacionales en pos de ciudades más inclusivas, habitables y eficientes.
- Promover una planificación más abarcadora, integrada y participativa de movilidad urbana (nivel local y nacional).
- Reducir las emisiones de GEI relacionadas con el transporte en las ciudades participantes (>50% hasta 2050).
- Vincular la planificación con acuerdos sobre inversiones y el uso opcional de la asistencia financiera.
- Utilizar técnicas innovadoras de planificación y digitalización, y promover las tecnologías de movilidad y transporte más avanzadas.

Además, **MobiliseYourCity** estableció principios rectores y técnicos para sus actividades de planificación de la movilidad urbana sostenible:

#### ■ Principios rectores

- Construir sobre metodologías comprobadas, herramientas existentes y políticas internacionales, como p.ej., las recomendaciones de la Unión Europea sobre Planificación de Movilidad Urbana Sostenible.
- Garantizar que las Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se construyan sobre estrategias, planes y políticas existentes, y trabajar para lograr su integración.
- Vincular las Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible para garantizar un financiamiento suficiente y sostenible para su implementación.
- Incluir la evaluación de beneficios climáticos en el desarrollo de Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y Planes de Movilidad Urbana Sostenible (a través del módulo de monitoreo, reporte y validación).
- Cooperar con los experimentados socios de Redes y Conocimientos como impulsores clave del cambio (transformacional).
- Utilizar servicios de asesoramiento y orientación adaptados a las necesidades para desarrollar Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y Planes de Movilidad Urbana Sostenible (aplicables a países y ciudades que se involucran en esta práctica por primera vez, así como también a países y ciudades avanzados).

#### ■ Principios técnicos

**MobiliseYourCity** busca mejorar la movilidad urbana a través de

- Priorizar la movilidad urbana sostenible.
- Actuar en el desarrollo urbano para reducir los viajes urbanos innecesarios.
- Impulsar el uso razonable (*fair use*) del espacio público y priorizar los modos de transporte no motorizados.
- Impulsar los modos de transporte de bajo carbono y facilitar la intermodalidad.
- Mejorar la eficiencia energética de los viajes que se pueden evitar.
- Abordar los desafíos del transporte de pasajeros y de la entrega de mercancías en zonas urbanas.
- Aprovechar las nuevas tecnologías para mejorar la movilidad urbana, especialmente para el paratransito.

**MobiliseYourCity** se compromete a enfrentar los retos de la movilidad urbana a través de:

- Identificar escenarios a medio y largo plazo y medidas para mejoras inmediatas (*quick wins*).
- Acelerar la implementación por medio de una mejor planificación y financiación.
- Fortalecer la participación
- Mejorar la coordinación institucional, p.ej., estableciendo una autoridad de transporte urbano.
- Establecer esquemas de fondos y financiamiento claros.

- Instaurar sistemas de monitoreo, reporte y evaluación.

## 2.3. Herramientas clave de MobiliseYourCity: NUMP y SUMP

Las herramientas clave que promueve **MobiliseYourCity** para lograr estos objetivos son el desarrollo de Políticas Nacionales de Movilidad Urbana (NUMP por su sigla en inglés) y de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP por su sigla en inglés) a nivel de ciudad, incluyendo esquemas de financiamiento para el transporte urbano.

Las Directrices Europeas SUMP y el Marco Metodológico de la Alianza MobiliseYourCity proporcionan orientación sobre la preparación de un SUMP y deben ser considerados por el Consultor como documentos de referencia durante la ejecución de su asignación. Estos documentos están disponibles en: <http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> y en: <http://www.mobiliseyourcity.net/>.

En el <Apéndice 6.1> se presenta una descripción completa de la iniciativa **MobiliseYourCity**. El sitio web de la iniciativa está disponible en: <http://www.mobiliseyourcity.net/>.

### Cuadro 1: El concepto Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP)

La Comisión Europea, que respalda firmemente la Iniciativa **MobiliseYourCity**, ha liderado el desarrollo del concepto SUMP. **MobiliseYourCity** basa su trabajo en este concepto y en las "Directrices para el desarrollo y la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible" (Directrices SUMP)<sup>1</sup> que lo secundan. Las Directrices SUMP proporcionan la siguiente **definición**:

*Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas en las ciudades y sus alrededores para mejorar la calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene debidamente en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.*

Los principios de integración, participación y evaluación han de entenderse así:

- **Principio de integración:** con planes maestros de planificación urbana; entre diferentes modos, incluidos los blandos.
- **Principio de participación:** más allá del contenido del estudio, la forma en que se comparta la información y se validen los escenarios a largo plazo es crucial para garantizar la viabilidad de la planificación.
- **Principio de evaluación:** El SUMP define objetivos y establece un mecanismo para atenerse a ellos, especialmente para las emisiones de GEI.

<sup>11</sup> El concepto Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las "Directrices para el desarrollo y la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible" se elaboraron mediante un amplio proceso de consulta con expertos entre 2010 y 2013 como parte de un contrato de servicios para la Comisión Europea. Con el lanzamiento del "Paquete sobre Movilidad Urbana" de la Unión Europea en diciembre de 2013, el concepto Plan de Movilidad Urbana Sostenible se ha convertido en una política europea ([http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/ump\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en)).

Las Directrices SUMP establecen además que "Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe perseguir el objetivo general de mejorar la accesibilidad y proporcionar una movilidad sostenible de alta calidad para toda la zona urbana funcional. Un sistema de transporte sostenible:

- Es accesible y satisface las necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios;
- Equilibra y responde a las diversas demandas de movilidad y servicios de transporte de residentes, empresas e industrias;
- Guía un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de transporte;
- Responde a los requerimientos de sostenibilidad, equilibrando la necesidad de viabilidad económica, equidad social, salud y calidad ambiental;
- Optimiza la eficiencia y la relación costo-eficacia;
- Hace un uso efectivo del espacio urbano y de la infraestructura y los servicios de transporte existentes;
- Aumenta el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida y la salud pública;
- Mejora la seguridad y protección vial;
- Reduce la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía".

## 2.4. <Ciudad> y MYC

Los países y ciudades asociados a **MobiliseYourCity** han reconocido los desafíos mundiales en materia de transporte urbano y se han comprometido a abordarlos mediante la adopción de principios comunes de planificación de la movilidad urbana sostenible en su planificación del desarrollo nacional y local. Los países y ciudades asociados participan en la Comunidad de Prácticas de **MobiliseYourCity** y pueden recibir asistencia técnica, así como participar en actividades de desarrollo de capacidades.

El Municipio de <Ciudad> se postuló ante la iniciativa **MobiliseYourCity** en <año> y expresó su interés en la implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El Comité Directivo de **MobiliseYourCity** aprobó la solicitud en <Fecha>. Luego <Agencia> propuso a <Ciudad> financiar la elaboración de un SUMP, como medida concreta emprendida en <País> en el marco de **MobiliseYourCity**. Este estudio será financiado por una subvención otorgada por <Agencia> para apoyar los programas de MobiliseYourCity en <Continente>. <Agencia> estará a cargo de la adquisición y del seguimiento de los contratos necesarios para implementar un SUMP en <Ciudad>.

## 3. Descripción general de la asignación

---

### 3.1. Alcance de la asignación

Como paso importante para la Iniciativa en <País>, <Agencia> abre la convocatoria en nombre de <Ciudad> para servicios de consultoría destinados a coordinar y gestionar el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) en el área Metropolitana de <Ciudad> con el objeto de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad de la vida urbana.

El resultado (*outcome*) general esperado de la asignación es un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP), cuya calidad haya sido monitoreada y que esté listo para ser adoptado por el gobierno de <Ciudad>.

El alcance geográfico de la asignación cubrirá al menos el área de <Ciudad>. Durante la fase inicial del proceso del SUMP, el Consultor tendrá que revisar con mayor precisión el alcance geográfico de la asignación, distinguiendo el área de estudio del área de acción del SUMP.

El horizonte SUMP es de:

- 1 a 2 años para medidas a corto plazo;
- 5 años para medidas a mediano plazo;
- 15 años para medidas a largo plazo.

*<Estos horizontes pueden ajustarse al inicio del servicio según las condiciones locales (en particular para asegurar la coherencia con el documento maestro de planificación de "Ciudad")>.*

El plan debe establecerse de manera coherente con los planes sectoriales conexos; abordará los problemas de movilidad urbana de <Ciudad> conforme a la consulta de todos los decisores políticos locales implicados, los actores de la movilidad urbana, así como los ciudadanos de <Ciudad>. La dimensión participativa es fundamental y como tal ocupará un lugar especial en la evaluación de las ofertas técnicas recibidas en el marco de esta licitación. El SUMP debe estar en consonancia con las prioridades nacionales de movilidad urbana sostenible. Debe incluir un plan de acción concreto para la transformación sostenible de la movilidad urbana. El SUMP propuesto deberá ser viable desde el punto de vista financiero: las medidas propuestas deberán estar en consonancia con los recursos financieros previstos. *<De ser necesario, agregar otros objetivos para el SUMP, específicos para el contexto local>.*

### 3.2. Principales componentes y calendario de la asignación

Sobre la base de las Directrices SUMP de la UE, **MobiliseYourCity** elaboró un **enfoque SUMP de cuatro componentes** que sirve de cimiento para la labor de organismos técnicos y consultores que trabajan en las ciudades en el desarrollo o la revisión del SUMP, y que debe ir acompañado de **una misión transversal y una misión específica**.

Más específicamente, los cuatro componentes y las dos misiones son:

- **Componente 1: Inicio activo del proceso SUMP**

Este componente incluye actividades iniciales, entre ellas la revisión del plan de trabajo inicial. *<Además, las jornadas **Mobilise Days** iniciales reunirán a los principales interesados locales y se creará una visión conjunta del proceso de desarrollo del SUMP>.*

■ **Componente 2: Diagnóstico (recopilación de datos, entrevistas y análisis)**

Un **Análisis** a fondo del **statu quo** sacará a la luz fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de la movilidad urbana. Se asegurará el respaldo político y organizativo del proceso SUMP.

■ **Componente 3: Definición de una visión y de objetivos estratégicos, construcción de escenarios, formulación de medidas prioritarias propuestas por el SUMP**

En la fase **Visión y Fijación de Objetivos**, la ciudad desarrollará una visión conjunta de la movilidad urbana y establecerá objetivos e indicadores para medir el éxito durante la implementación. Se construirán **Futuros Escenarios de Desarrollo**. La parte central del SUMP es establecer **Paquetes Integrados de Medidas** en línea con el marco de objetivos. Se discutirán los impactos positivos y negativos y se adaptarán las medidas consecuentemente. También es necesario abordar desde el principio los obstáculos para la implementación (como la capacidad limitada del personal o la falta de financiación).

■ **Componente 4: Detallando el escenario seleccionado en un plan de acción, incluyendo indicadores de monitoreo y evaluación, modalidades y horizontes de implementación, presupuestación y financiamiento de las medidas**

Las medidas desarrolladas y evaluadas se incorporarán a una Hoja de Ruta y a un Plan de Presupuestación y Financiamiento que refleje diferentes escenarios presupuestarios e identifique medidas de alta prioridad como también las de efecto rápido (*quick-win*).

■ **Misión transversal: Proceso participativo (concertación y consulta)**

En virtud de esta misión transversal, el Consultor apoyará a *<Ciudad>* en todos los aspectos de la participación de ciudadanos y partes interesadas, así como en la comunicación y la concientización durante el desarrollo del SUMP.

■ **Misión específica: Establecimiento de un Observatorio de datos sobre movilidad urbana y emisiones de GEI (situación actual y monitoreo de las medidas SUMP)**

Esta misión se refiere al proceso de recopilación, análisis y monitoreo de todos los datos necesarios para evaluar el progreso y los resultados del desarrollo del SUMP

Estas **actividades** se llevarán a cabo durante un período de *<X>* meses, con un inicio de los servicios previsto en *<mes> <año>*.

## Diagrama 1: Desarrollo del SUMP – Cronograma de componentes y misiones

*<Inserte aquí el Diagrama de Gantt para Proyectos >*

### 3.3. Gestión de la asignación

#### 3.3.1. Marco de validación y seguimiento de la asignación

Se garantizará la validación y el seguimiento de la asignación en **tres niveles**:

- Un **Comité Directivo**, encargado de la validación política del SUMP. Valida las principales orientaciones del SUMP y toma decisiones, en estrecha coordinación con el Comité Técnico que informa sobre las recomendaciones del Consultor. Asegura la dirección política del proyecto y está compuesto por *<participantes del Comité Directivo>*. El Comité Directivo revisará y validará oficialmente los resultados presentados por el Consultor a través del Comité Técnico.
- Un **Comité Técnico**, interlocutor directo del Consultor para el seguimiento técnico del desarrollo del SUMP. Este Comité prevalida los entregables. Está compuesto al menos por el equipo de la *<Ciudad>* a cargo de la planificación de la movilidad urbana *<Representante del ministerio pertinente u otro interesado pertinente>*. Este comité deberá designar a una persona que será el interlocutor principal (*focal point*) del Consultor para la duración del proyecto. Este Comité también puede incorporar, de forma regular, a algunos representantes de otras administraciones, expertos locales en el campo de la movilidad, fuerzas de seguridad, mundo académico, profesionales del sector o cualquier otro interesado pertinente. El comité técnico es nombrado por la autoridad principal del gobierno de la *<Ciudad>*, a la que informa sobre los avances del proyecto. Consulta a los interesados pertinentes para todas las decisiones y directrices importantes.
- Un **Equipo Central del SUMP**, encargado del seguimiento diario del SUMP. El Equipo Central está conformado por pocas personas: la persona referente asignada para la *<Ciudad>*, el jefe de proyecto del consultor y cualquier otra persona clave directamente encargada del seguimiento de la implementación del SUMP.

#### 3.3.2. Tareas de coordinación y de gestión

El Consultor coordinará y gestionará de manera óptima todos los componentes y misiones del proceso SUMP.

El Consultor nombrará un **jefe de proyecto** que será la persona referente para la *<Ciudad>* y para el Director del Subprograma **MobiliseYourCity** durante todo el proceso SUMP. Se espera que el jefe de proyecto mantenga contacto frecuente con el Director del Subprograma de **MobiliseYourCity** en *<País>*. Las reuniones entre el jefe de proyecto del Consultor y la persona referente para la *<Ciudad>* se llevarán a cabo por lo menos una vez al mes y todas las conclusiones de las reuniones se registrarán en actas. El jefe de proyecto también se comunicará frecuentemente con la Secretaría de **MobiliseYourCity**.

El jefe de proyecto es responsable de la calidad y la consistencia de todos los productos (*outputs*) del proyecto antes de presentar los resultados a *<Ciudad>* y transmitirlos para su información al Director del Subprograma de MobiliseYourCity. El jefe de proyecto asegurará la ejecución oportuna de los procesos de trabajo, la validación y la presentación de resultados y entregables. El jefe de proyecto asegurará además que los principios del concepto SUMP (véanse *<Secciones 2.2 y 2.3>* de este

documento y <Apéndice 6.1>), en particular el enfoque participativo, se tengan en cuenta en el proceso de desarrollo del proyecto y en el propio plan.

Las principales tareas de coordinación del jefe de proyecto incluyen:

- **Apoyar a <Ciudad> en la conformación del Equipo Central del SUMP.**
- **Evaluar la composición del Comité Técnico** y hacer recomendaciones, si fuera necesario, en cuanto a la generación de capacidad o a las necesidades de recursos humanos adicionales.
- A lo largo de todo el proceso de implementación del SUMP, **coordinar y realizar entrevistas** a una amplia gama de interesados y expertos locales para recabar observaciones, opiniones, sugerencias y, cuando proceda, obtener retroalimentación sobre resultados (*outcomes*) / documentos del proyecto.
- **Asegurar una excelente cooperación entre los principales interesados** en el desarrollo y la implementación del SUMP de <Ciudad>.
- **Proporcionar información y asesoramiento a los interesados** de <Ciudad> sobre el desarrollo y la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y del concepto SUMP. Los socios de la iniciativa **MobiliseYourCity** proporcionan insumos técnicos y algunas plantillas al Consultor.
- **Actualizar sobre nuevos desarrollos metodológicos** y otras innovaciones en el ámbito de la movilidad urbana sostenible y apoyar consecuentemente en la revisión de los principales documentos del proyecto.
- **Organizar, moderar y supervisar el proyecto:** reuniones internas, talleres para interesados y reuniones de grupos de trabajo del Equipo Central del SUMP.
- **Presentar los entregables y otros resultados del proyecto** en talleres y conferencias nacionales e internacionales a petición de la <Ciudad>.
- **Asistir al Equipo Central del SUMP** en conversaciones y negociaciones con potenciales contrapartes y socios del sector privado (posibles alianzas público-privadas) y en las opciones de financiamiento para implementar el SUMP.
- Si se le solicita, **proporcionar al Equipo Central SUMP** documentos y presentaciones de apoyo para la comunicación interna y externa del proyecto SUMP.
- **Alentar y coordinar la participación del Equipo Central SUMP** en la Comunidad de Prácticas de **MobiliseYourCity** que proporciona un foro para el intercambio de buenas prácticas y la retroalimentación de los países y ciudades asociados a **MobiliseYourCity**.

Como parte de estas tareas de coordinación y gestión, se espera que el Consultor organice, además de las reuniones periódicas de seguimiento, al menos <2-3> reuniones de medio día del Equipo Central SUMP para examinar y validar las principales conclusiones de las diferentes etapas del estudio. Los temas deben ser definidos por el Consultor y podrían ser, por ejemplo:

- Visión de la ciudad para la movilidad urbana sostenible.
- Objetivos, metas e indicadores identificados.
- Lista de prioridades para las medidas del SUMP.
- Proyecto de informe final.

### 3.3.3. Desarrollo de capacidades

Las competencias de los interesados a nivel local tendrán que fortalecerse durante el proceso de desarrollo del SUMP a fin de implementar adecuadamente las acciones planificadas, vigilar los

progresos de la implementación, realizar una evaluación significativa y compartir los conocimientos y los resultados con otras ciudades de **<País y Región>**.

El Consultor propondrá actividades específicas relativas al desarrollo de capacidades de los interesados y las añadirá al plan de trabajo incluido en la oferta de metodología. La propuesta incluirá, como mínimo, sesiones temáticas de capacitación.

Estas actividades se perfeccionarán y confirmarán durante la fase inicial de la asignación. El consultor puede consultar la Estrategia de Desarrollo de Capacidades de **MobiliseYourCity**.

Todas las actividades de desarrollo de capacidades entregadas como parte de esta asignación serán registradas en informes específicos que serán presentados al final de cada componente de la asignación.

## 4. Actividades previstas

---

### 4.1. Componente I: Inicio activo del proceso SUMP

#### 4.1.1. Objetivos

- Entablar relación con los principales interesados y realizar un mapeo de los mismos.
- Establecer el marco de validación y seguimiento.
- Confirmar el alcance de la asignación, el plan de trabajo y los métodos de recopilación de datos.
- Iniciar la recopilación y producción de datos.

#### 4.1.2. Tareas del consultor

Durante la fase de inicio, se espera que el Consultor comience las primeras actividades del SUMP, incluyendo:

- Entrevistas a los principales interesados en el SUMP, comenzando por los puntos focales políticos y técnicos del SUMP de <Ciudad>.
- Recopilación y análisis preliminar de datos e informes.
- Mapeo de la disponibilidad de datos/información e identificación de lagunas de datos.
- Visitas in situ.
- < Además, las actividades iniciales pueden incluir la implementación de jornadas “**Mobilise Days**” que deben entenderse como una serie de acciones coordinadas comunicacionales y técnicas, planificadas y llevadas a cabo por la <Ciudad>, destinadas al público en general, a los habitantes y a la administración de la <Ciudad>. Estas acciones se concentran en un período de tiempo relativamente limitado, lo que permite generar un verdadero efecto de arranque del proceso SUMP. Las jornadas “Mobilise Days” son un paso crucial que conlleva un fuerte mensaje político, fijando en particular el proceso participativo.>

Como parte de la fase inicial, se espera que el Consultor entregue el siguiente análisis:

- Acompañar a la <Ciudad> en la evaluación de competencias técnicas, disponibilidad de personal y recursos financieros para desarrollar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esta práctica sirve para identificar posibles necesidades de apoyo adicional para llevar a cabo el proyecto (recopilación de datos, modelización, elaboración de escenarios, visualización de las medidas previstas, etc.).
- Sobre la base de esta evaluación, elaborar un plan de gestión de competencias: este tipo de plan se define en las Directrices SUMP europeas como "una estrategia que describe y explica cómo se proveerán y mantendrán las competencias necesarias a lo largo del proceso de planificación de la movilidad". El plan debe identificar las personas u organizaciones internas o externas que puedan ser asignadas a ciertas tareas. El plan de gestión de competencias también debería indicar las aptitudes y recursos adicionales necesarios para llevar a cabo la labor del SUMP de la <Ciudad>.

- Como parte de la elaboración del plan de gestión de competencias, realizar un ejercicio de mapeo de interesados locales. Este ejercicio tiene por objeto identificar a los principales actores de la movilidad urbana en la <Ciudad> y comprender sus objetivos y puntos de vista. Realizar un informe detallado basado en el mapeo de interesados, que sirva de contribución para facilitar el compromiso y la apropiación del SUMP por parte de los interesados locales.
- Apoyar a la <Ciudad> en definir y establecer el marco para validación y seguimiento de la asignación: Comité Directivo, Comité Técnico, Equipo Central SUMP.
- Apoyar a la <Ciudad> en la organización de una reunión inicial para la asignación. El Consultor propondrá una agenda, preparará una presentación y asegurará la organización logística de la reunión.
- Confirmar el alcance geográfico del SUMP. El Consultor propondrá una zona de estudio del SUMP que deberá incluir al menos el área de <ciudad> y podría también abarcar municipios vecinos a fin de definir un área coherente en términos de movilidad. El Consultor propondrá además una zona de acción del SUMP que deberá incluir al menos el área de <Ciudad> y podría también abarcar las áreas de los municipios vecinos si ello fuese considerado necesario y si dichos municipios estuvieran de acuerdo con que se los incluya en el SUMP. El Comité Técnico validará las áreas de estudio y de acción al final de la fase inicial.
- Examinar el plan de trabajo detallado del proyecto para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, incluyendo:
  - Las tareas y responsabilidades de cada uno de los miembros del equipo que participan en la ejecución de esta consultoría.
  - El calendario y el alcance de entrevistas, talleres, reuniones de grupos de trabajo, actividades, hitos, resultados y entregables previstos en los diversos componentes de la consultoría.
  - Una nota metodológica a fin de describir las necesidades de recopilación de datos y detallar las actividades propuestas (incluidas las encuestas) para suplir las brechas identificadas. En lo que respecta a las encuestas, la nota detallará, entre otras cosas, la metodología propuesta, el software/formato que se utilizará para obtener los resultados, el calendario.
  - Programa revisado de desarrollo de capacidades propuesto como parte de esta asignación

## Cuadro 2: Jornadas Mobilise Days

### Fundamentos para las jornadas Mobilise Days

Un pilar esencial del enfoque de **MobiliseYourCity** es garantizar la participación de ciudadanos e interesados. El objetivo es utilizar el proceso SUMP como elemento de enlace para involucrar a la sociedad civil en el diseño, la supervisión y la evaluación de las políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana sostenible. La participación creará oportunidades de diálogo entre los diversos actores gubernamentales y no gubernamentales que representan a los diferentes grupos de usuarios privados y comerciales de la movilidad urbana, con el fin de crear consensos sobre una visión común en dicho ámbito.

La participación también aumenta la legitimidad pública de las políticas sectoriales y confirma el

interés del público en general en el proceso. Este interés puede traducirse luego en un apoyo sostenido a la implementación de una visión consensuada reconocida, que incluya el apoyo de las autoridades para el despliegue de los recursos necesarios.

Las jornadas Mobilise Days también pueden aportar una mayor visibilidad y una mayor fuerza al compromiso de la <Ciudad> en su deseo de actuar de forma concreta, rápida y continua en los aspectos principales del desarrollo urbano sostenible.

### Objetivos de las jornadas Mobilise Days

- Captar simultáneamente procesos políticos y técnicos y anclarlos a lo largo de todo el proyecto.
- Mostrar el anhelo político de <Ciudad> de intervenir en los objetivos estratégicos iniciales (GEI, calidad de vida).
- Involucrar a los ciudadanos y principales interesados en el enfoque de <Ciudad>.
- Iniciar la colaboración técnica necesaria entre las autoridades institucionales y los servicios internos de la <Ciudad>.
- Comenzar a recopilar y producir datos.
- **Proponer acciones participativas destacadas para impulsar el proceso de desarrollo del SUMP**  
El consultor propondrá y organizará un panel de acciones emblemáticas desde el inicio del proceso de desarrollo del SUMP. Estas acciones iniciales de comunicación y concientización se ajustarán al plan de consulta y comunicación que se desarrollará e implementará en la Misión Transversal (Proceso Participativo).
- **Organizar y acompañar a <Ciudad> en la implementación de estas jornadas MobiliseDays**  
En estrecha colaboración con el Equipo Central y el Comité Técnico del SUMP, el Consultor dirigirá la implementación de las acciones de MobiliseDays, tras recibir la validación de la <Ciudad>.
- **Asegurar la comunicación y la promoción en torno a las jornadas MobiliseDays y a otras acciones ejecutadas**  
En estrecha colaboración con el Equipo Central y el Comité Técnico del SUMP, el Consultor asegurará la valorización de las acciones llevadas a cabo en los medios de comunicación locales y nacionales.
- *<Agregue cualquier otra tarea específica para el contexto local - cf. el ejemplo de actividades Mobilise Days a continuación>*

### Ejemplo de actividades Mobilise Days

- Organizar seminarios de alto nivel para anclar el proceso político e involucrar a actores clave y específicos.
- Organizar talleres de concientización para actores institucionales.
- Realizar debates públicos sobre movilidad urbana, planificación urbana y temas climáticos.
- Organizar un Día sin Automóviles o una Semana de la Movilidad.
- Realizar entrevistas en la calle que precedan al proceso, recogiendo testimonios de los habitantes.

- Crear grupos de estudiantes (periodistas) para seguir el desarrollo del proceso SUMP.
- Lanzar un concurso de fotografía (u otros medios) sobre "viajar hoy en mi ciudad".
- Realizar encuestas sobre viajes (iniciar la producción de datos).
- Recopilar datos útiles de los servicios de la ciudad.

#### Entregables de MobiliseDays

- Organización del evento Mobilise Days y de otras actividades, y la comunicación conexas interna y externa.
- Informe de Mobilise Days, en el que se detallan los eventos/actividades implementados y los resultados.

### 4.1.3. Entregables

#### ■ Talleres/reuniones

- Reunión inicial

#### ■ Informes

- **Informe sobre las entrevistas y reuniones con interesados** realizadas en el marco de esta asignación, recopilando las actas de las reuniones.
- **Informe inicial** en el que se detallan las actividades realizadas como parte de la fase inicial y se incluyen todos los análisis previstos, incluidos el plan de gestión de competencias, el mapeo de interesados y el plan adaptado de trabajo.

- *<Si se llevan a cabo, entregables de Mobilise Days>*

## 4.2. Componente 2: Diagnóstico

### 4.2.1. Objetivos

Recopilar y analizar todos los datos necesarios y formular un diagnóstico de la situación y los problemas existentes en relación con la movilidad urbana, principalmente con el fin de definir y evaluar las opciones/los escenarios en el componente subsiguiente. En el diagnóstico se considerarán los siguientes aspectos:

- Estructura y desarrollo urbanos.
- Aspectos institucionales y regulatorios.
- Infraestructura de transporte y oferta de servicios de transporte.
- Demanda de movilidad.
- Datos y análisis de emisiones de carbono.

Los datos deben ser recopilados y analizados para el *<año actual>*, el cual servirá como **año de referencia** para las proyecciones futuras. Siempre que sea necesario, también se analizarán las tendencias. En el *<Apéndice 6.4>* se menciona una descripción detallada de los estudios y encuestas disponibles. De ser necesario, el consultor realizará encuestas adicionales.

## 4.2.2. Tareas del consultor

Sobre la base de la recopilación y el análisis de datos, el consultor preparará un **diagnóstico de la situación actual**, mostrando fortalezas y debilidades, y preparará visiones simples contrastadas sobre el desarrollo futuro de la ciudad.

### Tarea I: Recopilación y análisis de datos

- Recopilación y análisis de **datos/informes existentes**.
- **Encuestas** adicionales.

Para complementar la evaluación de la demanda de transporte, el consultor realizará las encuestas necesarias *<Se detallarán de acuerdo con las necesidades locales>*.

- **Análisis cualitativo mediante entrevistas individuales a los principales interesados**

Asimilar la información proporcionada en las entrevistas de la fase inicial para el diagnóstico global. El consultor evaluará las brechas de entrevistas y de información y llevará a cabo, por consiguiente, las entrevistas (faltantes).

- **Análisis cualitativo y entrevistas a grupos focales**

El consultor llevará a cabo por lo menos un **taller con interesados** y **tres reuniones con grupos focales** para comprender mejor los principales desafíos relacionados con la movilidad urbana en la ciudad, tal como los perciben los interesados y los usuarios y su visión de un futuro sostenible de la movilidad en la ciudad. Esto implicará en particular:

- Un **análisis cualitativo**: entrevistas a grupos focales con grupos representativos de la población de la ciudad sobre prácticas y necesidades de movilidad en la ciudad (frecuencia de los desplazamientos, motivos de los desplazamientos, especificidades de hombres versus mujeres, presupuesto de transporte, calidad del servicio de transporte público, etc.).
- **Grupos temáticos**: como operadores de transporte (privados o públicos, formales o informales), empresas y actores del comercio, usuarios del transporte público, etc. Además, o como sustituto, se podría realizar una encuesta cualitativa de los operadores de transporte privados (formales e informales).
- **Grupos según criterios geográficos**: representativos de cada distrito o zona importante.

Se espera que el consultor utilice **métodos innovadores de recopilación y análisis de datos basados en la TI** con miras a lograr una mejor calidad y eficiencia en la planificación del sistema de transporte. Estos métodos innovadores incluyen la recopilación de datos basados en el Sistema de Posicionamiento Global (GPS por su sigla en inglés), los datos de zonificación de teléfonos inteligentes propuestos por los operadores de telefonía celular, las encuestas en la web, así como el intercambio espontáneo y voluntario de datos por parte de los ciudadanos. En caso de que los métodos innovadores de recopilación de datos no puedan ser proporcionados por la consultoría, se espera que ésta organice una convocatoria de propuestas abierta durante los meses *<X>* del proyecto con la consiguiente evaluación y selección de un proveedor de servicios a más tardar en el mes *<X>* del proyecto.

Por consiguiente, la recopilación de datos a cargo del consultor irá mucho más allá de los enfoques clásicos en este ámbito, como lo son las encuestas en los hogares y los diarios de viaje. Sin embargo, se espera que el consultor integre los datos de viaje existentes puestos a disposición por el municipio local (rutas de transporte, tarifas, paradas, horarios, etc.) y que actualice la información, de ser necesario mediante una nueva recopilación de datos. En particular, el consultor debería reunir y analizar datos sobre el transporte urbano informal y captar los viajes de corta distancia que puedan haber estado subrepresentados en las encuestas convencionales de datos de viajes.

En la oferta a **MobiliseYourCity**, el consultor debería detallar la forma en que el municipio local podría utilizar los nuevos datos de calidad para proporcionar información en tiempo real sobre transporte y viajes, por ejemplo, mediante aplicaciones móviles o sitios web especializados.

### Cuadro 3: Ejemplos de encuestas adicionales

- Encuesta en hogares o actualización de las encuestas existentes.
- Encuestas sobre vehículos personales en carretera (origen-destino, elección modal, disposición a pagar, valor del tiempo, etc.).
- Conteos de tráfico vial a lo largo de los principales corredores y en las principales intersecciones.
- Encuesta sobre el transporte no motorizado (incluido el análisis del uso histórico y actual, así como el potencial de los desplazamientos a pie y en bicicleta).
- Encuesta a pasajeros de transporte público en las principales estaciones de transporte público (origen-destino, modos, motivos de viaje).
- Recuento de pasajeros de transporte público en horas punta en las principales estaciones e intercambiadores.
- Evaluación de la capacidad del transporte público en las principales rutas de transporte público, incluido el transporte informal.
- Encuesta al operador de transporte público.
- Encuesta sobre el transporte de mercancías / carga.
- Encuesta sobre la contaminación del aire.
- Encuesta sobre el ruido.
- Todas las encuestas necesarias para recopilar la información requerida para utilizar la herramienta **TRIGGER** (Véase la Tarea 2: Datos y análisis de las emisiones de carbono)

### Tarea 2: Elaboración del Informe de Diagnóstico

Se espera que el consultor produzca los análisis siguientes, de los cuales se reportará en el Informe de Diagnóstico.

- **Análisis de la estructura y el desarrollo urbanos**

Debe incluir los datos existentes sobre población (número de habitantes, tamaño de los hogares, propiedad de automóviles, tipo de vivienda, empleo, etc.), puestos de trabajo, principales generadores de tráfico (hospitales, universidades, etc.) y proyectos (equipo, instalaciones, infraestructura de salud, educación, etc., distinguiendo los proyectos previstos/aprobados/en curso). Esta tarea incluirá también el análisis de los planes de desarrollo urbano existentes y las tendencias del desarrollo. Se establecerán datos para el año de referencia y se harán previsiones para los horizontes de planificación (<5 y 15 años>). *<El propietario del proyecto podrá precisar el tipo de zonas para las que se facilitarán datos (por ejemplo, distritos o zonas de interés especial para el proyecto, como subcentros)>. <Describa aquí los detalles de los pronósticos previstos por el Consultor>.*

#### ■ Análisis del marco institucional, normativo y financiero

Este incluirá al menos:

- Un inventario de la legislación, de normas, planes, licencias y concesiones relevantes para el transporte público y el tráfico por carretera en la zona, incluida la política nacional de movilidad urbana. *(<Si procede, la consultoría debería cooperar con, y utilizar, el diagnóstico del inventario de la NUMP y la consultoría de evaluación en el País>).*
- Evaluación de las funciones y los mandatos jurídicos de las entidades públicas y privadas en el sistema de transporte público (acuerdos institucionales), las relaciones entre las autoridades de transporte y los operadores, así como entre los diferentes niveles de autoridades gubernamentales. Evaluación de los retos relacionados con la distribución de funciones en la movilidad urbana, entre los distintos niveles de los gobiernos locales, y para la regulación de los diversos operadores de transporte.
- Análisis de los aspectos presupuestarios y financieros. El consultor recopilará y analizará los datos existentes sobre la capacidad financiera de las autoridades locales, así como de las autoridades y operadores de transporte, para participar en actividades de movilidad urbana sostenible. Esto incluirá el análisis de los presupuestos de gestión y operativo anteriores (últimos 10 años) y proyectados/planificados (próximos 3 a 5 años).

## ■ Inventario de la infraestructura de transporte y de la oferta de servicios de transporte

El consultor elaborará un inventario y evaluará las tendencias y los desafíos de las diversas dimensiones de la oferta de transporte en la zona de estudio, el cual incluirá:

- **Red vial:** inventario y evaluación en relación con todas las necesidades de movilidad (peatones, transporte no motorizado (TNM), transporte público y otros vehículos) centrándose en las vías por las que circula el transporte público; revisión de planes y proyectos.

El inventario de la **red vial deberá incluir:**

- Características de las vías en el centro de la ciudad y posiblemente en otros centros de tráfico secundarios **<Precisar>**.
- Características de las vías principales.
- Calidad y densidad de las redes viales secundarias y de servicio.

En la medida de lo posible, el consultor actualizará los datos sobre la red vial en OpenStreetMap.

- **Sistema de transporte público (autobús, ferrocarril, agua, transporte formal/informal):** incluye la extensión y localización de rutas, depósitos, garajes, cantidad y calidad del material rodante, teniendo en cuenta los planes y proyectos actuales; volumen de la oferta de transporte público y duración del viaje en período de máxima actividad. **El consultor deberá cargar los datos sobre el transporte público (rutas y paradas) en OpenStreetMap y proporcionar un conjunto de datos en formato GTFS con licencia abierta odbl.**
- **Acceso al transporte público:** A los efectos de monitorear el impacto agregado en el marco de la Alianza **MobiliseYourCity**, el consultor evaluará (de manera cuantificada) la situación imperante en materia de acceso de la población de la ciudad al transporte público (es decir, el número de personas que vive a una distancia de 500 metros, o menor, de una parada de transporte público con un mínimo de 20 minutos de servicio en la hora punta).
- **Aspectos financieros:** tarifas, subsidios, política de combustible.
- **Estacionamiento:** inventario en el centro de la ciudad **<o en otras zonas específicas>** y análisis de la gestión de estacionamiento y los esquemas de precios.

## ■ Demanda de movilidad y tendencias previstas

El informe final debería incluir como mínimo:

- Análisis diagnóstico de la **movilidad en toda la ciudad**, características y tendencias actuales: propiedad del automóvil en el hogar, movilidad individual diaria (por tipo de hogar, sexo, edad, nivel de ingresos, etc.), estacionalidad de la demanda de movilidad.
- Análisis diagnóstico de las características y tendencias actuales de la **movilidad individual por modo y por eje de transporte principal**.
- **Reparto modal:** a los efectos de monitorear el impacto agregado en el marco de la Alianza **MobiliseYourCity**, el consultor evaluará el reparto modal, es decir, la proporción de transporte público y modos no motorizados en pkm (no viajes; como promedio a lo largo de un año **<dentro de los límites de la ciudad>**).
- **Demanda de transporte público:** el consultor examinará todos los datos existentes sobre movilidad, incluidos los volúmenes de tráfico existentes por modo, en las horas punta y para todo el día, por subzonas y para cada eje principal; el objetivo es identificar la demanda de transporte por modo en los corredores principales y para los principales orígenes-destinos.

- **Tráfico vial:** el consultor cuantificará, entre otras cosas, los flujos de tráfico vial en los principales corredores, distinguiendo los flujos diarios y los flujos máximos. El consultor también analizará el tráfico en las principales intersecciones de la zona del SUMP. El consultor evaluará el nivel de congestión vial en los períodos de máxima afluencia y evaluará la planificación del tráfico a nivel de ciudad y la gestión del tráfico a menor escala.
  - **Transporte de mercancías:** el consultor examinará en particular las normas relativas a la entrega y el transporte de mercancías, elaborará un inventario y evaluará las principales zonas y rutas de entrega, así como los principales flujos.
  - **Transporte no motorizado (TNM, peatones y ciclistas):** el diagnóstico incluirá en particular la consideración y el inventario de las principales rutas y accesos para el TNM (ubicación, calidad de la infraestructura) en relación con los flujos de TNM.
  - **Velocidad comercial:** a los efectos de monitorear el impacto agregado en el marco de la Alianza **MobiliseYourCity**, el consultor evaluará la velocidad comercial, es decir, la velocidad media de un modo de transporte entre dos terminales cualesquiera, incluidas todas las paradas operativas.
  - **Seguridad vial:** causas, gravedad y localización de accidentes. El diagnóstico cubrirá al menos:

Inventario de los puntos negros así como, si está disponible, el número de muertes por accidentes de tránsito (carretera, ferrocarril, etc.) en los últimos 10 años (es decir, según la definición de la OMS, una muerte cuenta como relacionada con un accidente de tránsito si se produce dentro de los 30 días siguientes al accidente).
  - **Género:** el consultor examinará las cuestiones relacionadas con el género y proporcionará una perspectiva de género sobre la situación de la movilidad urbana, incluidas en particular las pautas de desplazamiento de las mujeres y cómo se diferencian de las de los hombres, las desigualdades relacionadas con el género en cuanto al acceso a a) transporte público y b) servicios y oportunidades que se ofrecen en la zona urbana (atención de la salud, educación, empleos, etc.). Además, se espera que el consultor proporcione un diagnóstico del actual acoso por motivos de género que sufren las mujeres cuando viajan por la zona urbana, así como de las oportunidades de empleo para las mujeres en el sector de la movilidad urbana. Sobre esta cuestión específica, se espera que el Consultor organice un taller de un día durante la fase de diagnóstico para sensibilizar y obtener retroalimentación de los principales interesados.
  - **Habitabilidad:** el consultor analizará los criterios de habitabilidad relacionados con el transporte y la movilidad urbana para la ciudad, incluida la frecuencia del transporte público, la asequibilidad del transporte público, la seguridad del transporte, la protección, la contaminación del aire y la contaminación acústica.
- **Datos y análisis de las emisiones de carbono**
- El consultor revisará y analizará:
- Todos los datos existentes sobre emisiones de GEI de fuentes de transporte urbano.
  - Los sistemas actuales y los proyectos en curso a nivel de ciudad por su impacto en el tráfico y la reducción de emisiones de GEI.
  - Capacidad y desafíos actuales de la medición y evaluación de las emisiones de carbono.

- Las políticas y programas actuales y planificados del sector del transporte para comprender mejor la situación actual y para que sirvan de base para el plan de acción de atenuación de GEI a nivel de la ciudad.
- El contexto internacional para poner de relieve las oportunidades que se derivan de la CMNUCC y ayudar a la ciudad a aprender de las experiencias pertinentes en el extranjero.

**NOTA IMPORTANTE:**

**MobiliseYourCity** ha desarrollado su propia herramienta - **TRIGGER** - para estimar las reducciones de emisiones de GEI que se pueden esperar con la implementación del SUMP. El uso de esta herramienta para calcular esta estimación es obligatorio. La herramienta y su manual de usuario se anexan a estos Términos de Referencia.

El consultor deberá prestar especial atención a la identificación de toda la información necesaria para utilizar la herramienta y a la determinación y realización de los estudios necesarios para recopilarla.

*<Este requisito puede adaptarse para permitir un uso simplificado de TRIGGER con la recopilación de sólo una parte de los datos necesarios para esta herramienta y el uso de supuestos para los datos restantes>.*

- **Monitoreo y presentación de informe de diagnóstico**
- Más detalles y tareas específicas adicionales relativas a monitoreo y evaluación del SUMP se describen como parte de la Misión Específica: Establecimiento de un observatorio de datos de movilidad urbana y emisiones de GEI.

### Tarea 3: Desarrollo de capacidades

El Consultor realizará actividades de desarrollo de capacidades según el programa ad hoc aprobado en la fase inicial.

#### 4.2.3. Entregables

■ **Talleres**

- Un taller para interesados, tres reuniones con grupos focales, un taller de un día específico sobre género
- Taller para presentación de diagnóstico.

■ **Informes**

- **Informe sobre medidas y talleres de desarrollo de capacidades** que incluya participación y conclusiones.
- **Informe sobre entrevistas y reuniones con interesados** llevadas a cabo durante esta asignación que compile las actas de las reuniones.
- **Informe de encuestas que detallará para cada encuesta realizada:**
  - Metodología de la encuesta (para la implementación de la encuesta y el análisis/procesamiento de datos).
  - Principales resultados
  - *<Completar de acuerdo con las solicitudes de estudios específicos relativos a recopilación de datos y encuestas >.*

- Para cada encuesta, el Consultor entregará el conjunto completo de datos en bruto y procesados.
- **Informe de diagnóstico**  
El informe de diagnóstico incluirá todos los análisis de diagnóstico descritos anteriormente, así como también las conclusiones del componente de diagnóstico. El Consultor deberá utilizar visualizaciones apropiadas en su informe de diagnóstico para ilustrar y complementar los hallazgos y los análisis de datos de una manera visualmente atractiva e intuitiva. Por lo menos <20> elementos de visualización, tales como tablas, gráficos, diagramas, infografías, nubes de etiquetas y mapas se incluirán en este informe, incorporando por lo menos los siguientes mapas basados en SIG que se proporcionarán a escala adecuada: Mapa de situación con zonas de estudio, principales características geográficas, ubicación y densidad de población, puestos de trabajo (en el sitio del empleador) si es posible, ubicación de los principales servicios y actividades económicas, red vial (situación actual), tráfico, redes de transporte público (situación actual).

### 4.3. Componente 3: Definición de una visión y de objetivos estratégicos, construcción de escenarios, formulación de medidas prioritarias propuestas por el SUMP

#### 4.3.1. Objetivos

El componente dedicado a definición de visión, fijación de objetivos y planificación de medidas se basa en la labor de diagnóstico llevada a cabo en el Componente 2 "Diagnóstico". Sus principales resultados (*outcomes*) son la visión estratégica y la dirección estratégica para la movilidad urbana en <Ciudad>. Estos resultados (*outcomes*) sirven de insumo para las actividades de validación del consiguiente plan del proceso de desarrollo del SUMP. Los **objetivos específicos del componente** son:

- Confirmar una visión estratégica para la movilidad urbana y un marco estratégico para la dirección del SUMP.
- Formalizar los objetivos del SUMP.
- Elaborar escenarios a corto y largo plazo.
- Definir y desarrollar (paquetes integrados de) medidas.
- Comparar escenarios y seleccionar el escenario preferido.
- Identificar la dirección estratégica para la movilidad urbana sostenible en <Ciudad>.

#### 4.3.2. Tareas del consultor

- Formalizar metodología y ambición del SUMP
  - **Organización de un taller con los interesados:** el consultor organizará un taller inicial (del componente) (Taller N. 3.1) con el Equipo Central del SUMP y otros interesados urbanos clave, para presentar y validar las conclusiones de la labor de diagnóstico (situación y tendencias actuales, fortalezas y desafíos). En el taller también se examinarán y registrarán las medidas y acciones consideradas o propuestas por los interesados.

Sobre la base de este taller se espera que el propietario del proyecto llegue a un consenso sobre el diagnóstico y la visión para la movilidad urbana en **<Ciudad>**.

La lista de interesados incluirá al menos **<Lista completa/ o la incluirá en el Apéndice>**.

- **Fijación y priorización de objetivos:** el consultor ayudará al propietario del proyecto a formalizar y priorizar los objetivos de movilidad urbana. Estos objetivos deben estar alineados con la visión de movilidad urbana de **<Ciudad>** **<y son específicos de la ciudad>**. El consultor organizará un taller para fijar y priorizar objetivos (Taller N. 3.2) con el Equipo Central del SUMP para llevar a cabo esta tarea.
  - **Definición de criterios e indicadores:** definir los indicadores de implementación, movilidad sostenible y emisión de GEI para llevar a cabo la comparación multicriterio de escenarios. Los indicadores seleccionados deberán incluir los indicadores de impactos y los indicadores de inversiones definidos por la alianza **MobiliseYourCity** (**<cf. Apéndice 6.2>**). Más detalles y tareas específicas adicionales relativas a monitoreo y evaluación del SUMP se describen como parte de la Misión Específica: Establecimiento de un observatorio de datos de movilidad urbana y emisiones de GEI.
  - **Identificar y evaluar la efectividad de las medidas:** en pos del logro de objetivos, en particular en relación con su impacto en la reducción de GEI.
  - Definición de la recopilación de datos complementarios **según sea necesario:** si se necesita una recopilación limitada de datos complementarios para definir y comparar escenarios, el consultor la definirá y la llevará a cabo como parte de esta actividad.
- **Elaborar escenarios de movilidad a corto, mediano y largo plazo**
- **Construcción de escenarios:** El consultor construirá el escenario “todo como siempre” (BAU por su sigla en inglés *Business as Usual*) y al menos **<2>** escenarios alternativos de bajo carbono con las correspondientes acciones definidas a ser tomadas a corto y largo plazo. El año objetivo del escenario a largo plazo es **<2050>**. Además se debe calcular **<al menos un escenario a 10 años>** a partir del año base (para armonizar los informes). El consultor evaluará el volumen de gastos necesarios para cada escenario (tanto para subsidios de inversión como para subsidios operativos, si los hubiera) y asegurará que dicho volumen sea coherente con la capacidad de movilizar fondos para la ciudad **<tomando como referencia los 10 años anteriores>**.
  - El consultor también deberá realizar la evaluación detallada ex-ante de las implicaciones con respecto a las emisiones de GEI para todos los escenarios (para más detalles, sírvase remitirse al capítulo sobre Misión Específica: Establecimiento de un observatorio de datos de movilidad urbana y emisiones de GEI). Para cada escenario, el consultor deberá proponer un calendario detallado de implementación. El consultor construirá los escenarios en estrecha coordinación con los interesados y organizará un taller (Taller N. 3.3) para validar el establecimiento de escenarios a ser examinados con el Equipo Central del SUMP.

*<La descripción de los escenarios variará en función del foco de estudio. Los TdR no deberían ser demasiado preceptivos, pero podrían mencionar varios puntos que el cliente considere importantes, con el fin de dar al consultor una idea del grado de detalle que se espera de la tarea>.*

- **Definir acciones y (paquetes integrados de) medidas:** El consultor ayudará al propietario del proyecto a definir las acciones a ser tomadas, como también los paquetes integrados de medidas a ser implementadas a corto y largo plazo para cada escenario (<Cuadro 5>). El consultor proporcionará las descripciones de cada acción, como también del paquete integrado de medidas, prestando especial atención a: diseño técnico, costo, momento oportuno, necesidad de compromiso público, impactos anticipados y riesgos potenciales. Estas acciones y paquetes de medidas serán los elementos básicos de los escenarios a ser definidos. El consultor organizará un taller para la identificación y selección de medidas (Taller N. 3.4) con el Equipo Central SUMP para llevar a cabo su tarea.

#### ■ **Modelización de la previsión del tráfico**

*<El uso de un modelo específico de previsión del tráfico es opcional para el caso de que la ciudad asociada desee incluir el desarrollo de un modelo de transporte en el contexto del desarrollo de su SUMP. En ciertos casos muy sencillos, un mero análisis experto de los datos disponibles recogidos durante el componente anterior podría ser suficiente>.*

El Consultor creará y calibrará un modelo simple de previsión del tráfico que pueda evaluar diferentes escenarios definidos en diferentes horizontes. El modelo utilizado debería adaptarse a las necesidades de <Ciudad> y ser fácil de abordar. El Consultor capacitará al personal clave del Comité Técnico para utilizar el modelo de manera autónoma e independiente.

Además, la herramienta/el software de modelización debe ser financieramente accesible para que <Ciudad> pueda utilizarla a largo plazo a un costo razonable. Su elección debe estar bien argumentada y será presentada para validación por <Ciudad>.

El modelo se calibrará para el año base y será sensible a los principales parámetros que explican el comportamiento de los viajeros y la espacialización de la demanda de transporte (localización de las zonas residenciales, de las actividades humanas y de los principales generadores de desplazamiento, formas y densidades urbanas, costos y tiempo de viaje, motorización de los hogares, ingresos familiares, zonas de alta congestión, etc.).

Una vez calibrado el modelo, este debe ser capaz de proporcionar, al menos para el año base y para los horizontes definidos (<X>) a corto y largo plazo, los siguientes productos (*outputs*):

- Estructura típica de una matriz origen-destino de movimientos de viajes (matriz de demanda para todos los modos y todos los motivos de viajes) y representaciones gráficas asociadas (Líneas de deseo - *Desire lines*).
- Reparto modal entre el transporte privado y el público (el Consultor especificará las categorías que le parezcan válidas: automóviles privados, taxis colectivos, servicios públicos de taxi, autobuses, motocicletas...).
  - Distancia media de viaje y volumen total de vehículos/kilómetro por modo.

- Ordenes de magnitud de tráfico en hora punta y durante el día en un número limitado de corredores principales (estos resultados pueden obtenerse mediante la simple explotación de las líneas de deseo, pero habrá que resaltar las incertidumbres).

El Consultor explicará en la oferta técnica una metodología preliminar para el proceso de modelización de las previsiones de tráfico y la metodología detallada, así como la elección del modelo/software se discutirá al principio de los servicios, y se desarrollará en los primeros entregables del estudio.

El informe de previsión del tráfico incluirá *<si procede>*:

- Características del modelo que muestre las fórmulas utilizadas para el cálculo.
- Datos demo-económicos y de tráfico por zona en la situación actual que muestren los resultados de la calibración.
- Resultados por zona a corto y largo plazo (datos demo-económicos y volumen de tráfico por grupo social, motivo del viaje y modo).
- Un archivo que contenga el manual de usuario del programa informático adquirido y cuya licencia se entregará al Comité Técnico al final de los servicios con la descripción del modelo, su manual de funcionamiento, los datos básicos y los datos utilizados durante el estudio, así como las modalidades de sus modificaciones.

#### ■ Comparación multicriterio de escenarios

- *<A corto y largo plazo>*, los diversos escenarios se compararán con el escenario “todo como siempre” (BAU). El análisis comparativo de las medidas propuestas en los distintos escenarios debería permitir elegir la más efectiva y, sobre esta base, formular un escenario óptimo para el cumplimiento de los objetivos del SUMP y la visión deseada para la futura movilidad en *<Ciudad>*.
- La comparación de escenarios tendrá en cuenta los siguientes aspectos:
  - **Viabilidad técnica:** elección técnica, disponibilidad de la tecnología, riesgo (adquisición de tierras, aceptación social, arqueología, impactos ambientales y sociales), operabilidad, promoción de herramientas innovadoras...
  - **Viabilidad económica:** costo, rentabilidad financiera, rentabilidad socioeconómica, incluyendo la reducción de las emisiones de GEI, ahorro de tiempo, impacto en la seguridad...
  - **Viabilidad institucional:** marcos normativos e institucionales con una definición clara de las funciones y los actores (incluido el nivel de participación de los interesados), adecuación del escenario propuesto a las políticas/estrategias existentes...
  - **Beneficios previstos:** accesibilidad al transporte, demanda, reparto modal, aumento de la velocidad, impacto en la congestión, seguridad vial, mejor integración de los operadores informales, mejoras en la calidad...
  - **Impacto ambiental y social:** impacto ambiental, impacto de la adquisición de tierras y el reasentamiento, impacto en el uso de la tierra y el desarrollo urbano, desarrollo económico inducido, mejora de la inclusión social y fomento de la igualdad de oportunidades entre los ciudadanos, inclusión de género, accesibilidad a/de zonas/poblaciones pobres o vulnerables, desarrollo orientado al transporte y densificación urbana...

- Además, el Consultor cuantificará los impactos en los diversos escenarios en función de los indicadores seleccionados (incluidos los indicadores estándar de impacto e inversión de **MobiliseYourCity**). Las reducciones de emisiones estimadas deben ser reportadas por cada *<décimo>* año, en forma acumulada por cada período de *<10>* años, así como la reducción anual promedio durante un período reportado de *<10>* años (para armonizar los informes). Más detalles y tareas específicas adicionales relativas a monitoreo y evaluación del SUMP se describen como parte de la Misión Específica: Establecimiento de un observatorio de datos de movilidad urbana y emisiones de GEI.
- **Talleres de comparación y selección de escenarios y reuniones públicas**
- El consultor presentará una descripción sintética de los diversos escenarios y del análisis multicriterio al Equipo Central del SUMP durante un primer taller de comparación de escenarios de un día de duración (Taller N. 3.5). Basándose en los comentarios del Equipo Central del SUMP, el consultor ajustará los escenarios propuestos (posiblemente mediante una recombinação de acciones y medidas) y perfeccionará el análisis.
- El análisis revisado será entonces presentado al público en general en una reunión pública presidida por las autoridades de transporte de *<Ciudad>*. *<Si fuera factible y coherente con las prácticas de <Ciudad> en cuanto a participación ciudadana, se organizará una exposición de dos semanas en el Ayuntamiento para recoger las reacciones específicas del público a las propuestas de los escenarios>*.
- Finalmente, teniendo en cuenta todos los comentarios del público, el consultor organizará un segundo taller de comparación de escenarios (Taller N. 3.6), esta vez con los responsables de la toma de decisiones (políticas, financieras y técnicas) de la Ciudad, además del Equipo Central del SUMP. El objetivo de este segundo taller será que los responsables de la toma de decisiones y los miembros del Equipo Central del SUMP seleccionen un escenario preferido para el SUMP.
- **Desarrollo de capacidades**
- El Consultor realizará actividades de desarrollo de capacidades según el programa ad hoc aprobado en la fase inicial. Las actividades incluirán un programa de capacitación que abarque herramientas e instrumentos que permitan la formulación de un SUMP y el cálculo de las emisiones de GEI. La capacitación se referirá a *<miembros de las unidades gubernamentales a cargo de la planificación y regulación del transporte y del cambio climático para la ciudad, y otros profesionales involucrados en el estudio*

#### Cuadro 4: Ejemplos de Objetivos de Movilidad Urbana

- Limitar la elección modal del automóvil privado.
- Alcanzar un objetivo definido para el reparto modal del transporte público.
- Reforzar el crecimiento económico de ciertos modos
- Limitar el costo de inversión y operación de los programas de transporte definidos.

- Centrarse en las mejoras en el área central de la ciudad o en otras áreas definidas.

## Cuadro 5: Ejemplos de acciones y medidas a ser propuestas en los escenarios

### A corto plazo

- Creación de nuevas carreteras para completar la red, rehabilitación de la red vial en una situación de posconflicto (definida a nivel conceptual).
- Medidas de gestión del tráfico para mejorar el flujo de tráfico, la seguridad vial, la prioridad al transporte público, los peatones, la política de estacionamiento, etc.
- Mejora de la eficiencia de la red de transporte público, como la restructuración de la red, la reforma empresarial, los carriles de autobuses y otras medidas prioritarias para los autobuses, mejora de la información a los pasajeros.
- Mejora de la eficiencia de los operadores del paratransito (es decir, el transporte público informal), si lo hubiera, como la restructuración de la red, el desguace o la mejora de los vehículos, la mejora del mantenimiento, la mejora de la información a pasajeros y las medidas prioritarias para los vehículos.
- Medidas de seguridad vial a través de la ingeniería y el diseño del tráfico, medidas de concienciación, iniciativas de "rutas seguras a la escuela", iniciativas de no beber y conducir, etc.
- Medidas con enfoque de género, como por ejemplo, para mejorar el acceso de las mujeres al transporte público y a las oportunidades y servicios urbanos.
- Medidas centradas en la equidad social, por ejemplo, para mejorar el acceso de las comunidades insuficientemente atendidas al transporte público, así como a las oportunidades y servicios urbanos.
- Medidas reguladoras para el transporte público y el paratransito (si lo hubiere).
- Medidas institucionales u organizativas, como la creación de una autoridad de transporte público.
- Medidas de desarrollo de la capacidad (aumento de personal, desarrollo de aptitudes, etc.).
- Mecanismos de financiación de la movilidad urbana.
- Políticas de movilidad urbana a corto plazo (incentivos para el desguace de automóviles, política de movilidad digital).

### A largo plazo

- Un esquema de las principales carreteras y líneas de Transporte Masivo Rápido (metro, LRT, BRT, teleférico, tren suburbano) para aportar al desarrollo de la ciudad de acuerdo con el plan de desarrollo urbano.
- Recomendaciones sobre reformas institucionales y sostenibilidad financiera del sector.
- Líneas prioritarias de Transporte Masivo Rápido.
- Políticas de movilidad urbana a largo plazo (gestión de la demanda de transporte, desarrollo orientado al tránsito).
- Organización del TMR.

### 4.3.3. Entregables

Los resultados (*outcomes*) generales previstos del componente son una visión estratégica de la movilidad urbana en la ciudad asociada, así como un marco estratégico para la dirección del SUMP, incluidos los objetivos de movilidad urbana identificados y un conjunto de paquetes integrados de medidas. Esos resultados (*outcomes*) servirán de *input* para el componente siguiente. Se espera que los siguientes entregables se obtengan en el marco de la asignación:

#### ■ Talleres y reuniones

- Taller inicial del componente con el Equipo Central del SUMP y otros interesados urbanos clave para alcanzar consensos sobre el diagnóstico y la visión de la movilidad urbana en <Ciudad>. (Taller N. 3.1).
- Taller de fijación de objetivos y prioridades con el Equipo Central del SUMP. (Taller N. 3.2).
- Taller de validación de escenarios con el Equipo Central del SUMP. (Taller N. 3.3).
- Taller de identificación y selección de medidas con el Equipo Central del SUMP. (Taller N. 3.4).
- Taller de comparación de escenarios con el Equipo Central del SUMP (Taller N. 3.5).
- Talleres de comparación de escenarios y selección de medidas con los responsables de la toma de decisiones y el Equipo Central del SUMP. (Taller N. 3.6).

#### ■ Informes

- **Informe sobre medidas y talleres de desarrollo de capacidades** que incluya participación y conclusiones.
- **Informe sobre entrevistas y reuniones con interesados** llevadas a cabo en el marco de la asignación que compile las actas de las reuniones.
- **Informe de previsión de tráfico**
- **Informe de elaboración y comparación de escenarios** que incluya (en la actualidad, a corto y a largo plazo) al menos lo siguiente:
  - Descripción del escenario “todo como siempre” (BAU) y de los escenarios alternativos, incluyendo las inversiones físicas. Descripción de cada acción, medida y paquete integrado de medidas, incluyendo detalles sobre diseño técnico, costo, calendario, requerimientos de participación pública, impactos previstos y posibles riesgos.
  - Evaluación de escenarios y comparación de escenarios con respecto a los diversos criterios e indicadores aceptados.
  - Una nota en la que se presenten medidas de políticas, institucionales, regulatorias y recomendaciones financieras.
  - Fichas de presentación técnica que se hayan utilizado durante el taller y asesoría para información de los interesados.
  - El informe deberá incluir mapas basados en el SIG a escala adecuada y complementarios de los mapas elaborados por la consultoría de inventario y evaluación, al menos para lo siguiente: zonas de tráfico, red vial (situación actual, corto y largo plazo para cada escenario), red de transporte público (situación actual, corto y largo plazo para cada

escenario), futuros volúmenes de tráfico modos motorizados (matriz de distribución), volumen de tráfico en la hora punta por modo (a corto y largo plazo).

## 4.4. Componente 4: Detallando el escenario seleccionado en un plan de acción, incluyendo indicadores de monitoreo y evaluación, modalidades y horizontes de implementación, presupuestación y financiamiento de las medidas

### 4.4.1. Objetivos

- Profundización y coordinación de las medidas y los paquetes integrados de medidas seleccionados en el contexto del componente de visión y fijación de objetivos.
- Identificación de las limitaciones en la implementación, especialmente las de carácter financiero, y de las responsabilidades institucionales, y determinación de todas las acciones necesarias para una implementación eficaz, incluida la asignación de responsabilidades y la sugerencia de la asignación presupuestaria para implementar las medidas.
- Identificación de las medidas y los paquetes integrados de medidas cuya implementación sea financieramente viable y, sobre esta base, apoyo a la priorización de medidas.
- Elaboración de un marco presupuestario y de un plan de acción de medidas financieramente sólidas y validadas.

### 4.4.2. Tareas del consultor

- **Descripción detallada de las medidas de mejora de la movilidad y la accesibilidad del SUMP**

Estas medidas se describirán con la mayor especificidad posible en esta etapa. La intención es asegurar que las medidas estén claramente definidas, sean abarcadoras y estén bien coordinadas. Esta descripción sirve de base para preparar estimaciones de costos más detalladas y definir el alcance de los estudios de viabilidad que serán necesarios más adelante para su implementación. Se prestará especial atención a los principales centros o nodos del sistema de transporte de la ciudad, en los que la coordinación puede ser particularmente importante. También se prestará atención a las repercusiones ambientales y sociales de las medidas y, en particular, a la necesidad de adquirir terrenos. Al describir las medidas de implementación, se espera que el consultor las agrupe por modos o temas de transporte (transporte público, transporte no motorizado, tráfico, seguridad vial, emisiones de GEI, resistencia a los fenómenos climáticos, etc.) para apoyar la identificación de paquetes integrados de medidas (financieramente) viables. En algunos casos (para el centro de la ciudad y, posiblemente, algunos centros secundarios importantes o corredores de desarrollo), las medidas también pueden presentarse por zonas geográficas.
- **Evaluación de prioridades**

El SUMP debería ser un conjunto completo de medidas complementarias y de apoyo mutuo. Puede incluir medidas más amplias y costosas de infraestructura, así como paquetes de medidas más pequeñas y menos costosas (blandas), como la gestión de la demanda de transporte y medidas educativas, de promoción o de concientización. No deben considerarse más de tres niveles de prioridad. Esta evaluación podría basarse en una estimación aproximada de la relación costo-beneficio <si el modelo de transporte lo permite>. También podría basarse en el juicio de los expertos, las enseñanzas de la experiencia y mejores prácticas internacionales, y debería tener en cuenta las opiniones de los interesados expresadas durante los talleres de comparación de escenarios (Componente 3) y las reuniones públicas. También podría contemplarse la necesidad de

mejorar la inclusión social y promover la igualdad de oportunidades entre los ciudadanos para determinar las prioridades. Además, se deberían tener en cuenta otros factores como la facilidad de implementación, la cuantía de los riesgos y el grado de preparación.

### ■ Perfeccionamiento de las estimaciones de costos

Las estimaciones utilizadas en la comparación de escenarios se perfeccionarán según sea necesario. Por ejemplo, los costos que se estimaron sobre la base de costo/km para una nueva infraestructura importante o un proyecto de modernización pueden revisarse mediante un mejor análisis del costo de los componentes clave del proyecto en proyectos similares (para un proyecto de BRT, por ejemplo, el andén, las estaciones de pasajeros y las instalaciones de transferencia, las mejoras de las intersecciones y la regulación del tráfico, etc.). Siempre que sea necesario, también se deberían perfeccionar los costos operativos. Si ya se han realizado estudios de viabilidad para algunos proyectos, se actualizarán las estimaciones de costos de esos estudios.

*<Tal vez sea necesario ajustar este texto si se considerara necesario preparar diseños conceptuales para algunos proyectos importantes y probablemente costosos que no se hayan estudiado anteriormente (líneas de transporte masivo, autopistas o principales nodos de sistemas de transporte) o aquellos cuyo costo pueda variar considerablemente en función de las alternativas técnicas.>.*

### ■ Evaluación del financiamiento disponible

El consultor perfeccionará el análisis del financiamiento disponible realizado cuando se prepararon los diversos escenarios. El objetivo será hacer un inventario de todas las posibles fuentes de financiamiento (recursos fiscales existentes y nuevos del gobierno local, tasas y cargos, subvenciones del gobierno central, inversores privados o públicos, préstamos que podrían provenir de instituciones locales o internacionales teniendo en cuenta la solvencia crediticia del gobierno local, etc.) y las necesidades presupuestarias que compiten entre sí (de otros sectores y/o de otras ciudades) a fin de deducir las cantidades que de manera realista estarían disponibles para el sector de la movilidad urbana, tanto para los gastos de inversión como de operación. Es posible concluir con sólo dos opciones, prudente u optimista.

*<Tal vez sea necesario ajustar este texto para tener en cuenta el contexto particular del país y de la ciudad para la que se está preparando el SUMP. Esto es especialmente pertinente para las ciudades en las que es probable que el gobierno central tenga más control sobre las finanzas de la ciudad, y la financiación de donantes podría ser más importante y más incierta. En ese caso, pueden formularse tres opciones de financiación. La disponibilidad de financiación puede depender también de si es probable o no que el gobierno central financie alguna de las principales infraestructuras de transporte de la ciudad como parte de un proyecto nacional de transporte interurbano.>.*

### ■ Análisis del proceso de implementación

El consultor elaborará recomendaciones relativas a la implementación del SUMP.

El consultor identificará los estudios que deben llevarse a cabo subsiguientemente para preparar la implementación del SUMP. Se tratará esencialmente de estudios de viabilidad e ingeniería para las medidas de mejora, pero podrían abarcar una gama muy amplia de temas, como mejora y desarrollo de la infraestructura, regulación del transporte, estudios de tarifas y pasajes, reestructuración de las operaciones de transporte público y la integración de tarifas, desarrollo institucional, introducción de nuevas tecnologías, etc.

Se estimará cuidadosamente el tiempo necesario para entregar estos estudios.

El consultor también determinará qué entidades se encargarán de aplicar las diversas medidas en el SUMP (incluidos los estudios preparatorios). El Consultor evaluará la capacidad de las entidades para aplicar el SUMP y propondrá medidas en función de las deficiencias detectadas (refuerzo de la capacidad, dotación de personal, medidas institucionales...).

*<En algunas ciudades puede que sea necesario preparar un plan de desarrollo de capacidades. En este caso, ello deberá mencionarse explícitamente en estos TdR>.*

#### ■ **Preparación de un calendario de implementación**

Habida cuenta de la disponibilidad de fondos (en volumen y a lo largo del tiempo), la prioridad entre las medidas, sus costos y la duración y las limitaciones de su implementación, el consultor preparará un calendario para la implementación óptima del SUMP en el curso de los <15> años de su duración prevista. Será esencial que ese calendario sea realista y tenga en cuenta sistemáticamente todas las etapas secuenciales de implementación, en particular el tiempo necesario para estudios de viabilidad, evaluaciones ambientales y sociales, examen y aprobación de todos los interesados, movilización de recursos, establecimiento de disposiciones institucionales y jurídicas específicas si fuera necesario (como en el caso de las alianzas público-privadas), preparación de la ingeniería de detalle cuando sea necesario, selección de proveedores y contratistas, etc. Todas las actividades necesarias para llevar a cabo con éxito estas etapas también se identificarán claramente y se presentarán en un plan de acción basado en el tiempo. Aunque este plan debe abarcar todo el período del SUMP, el mismo debe ser particularmente detallado y cuidadosamente pensado para todas las acciones necesarias durante los primeros <cinco> años.

#### ■ **Perfeccionamiento de la evaluación de impactos y del plan de monitoreo y evaluación del SUMP**

El Consultor cuantificará los impactos esperados del escenario seleccionado vs. el escenario “todo como siempre” (BAU) de acuerdo con los indicadores de impacto e inversión seleccionados.

El Consultor también elaborará un plan de monitoreo y evaluación.

Más detalles y tareas específicas adicionales relativas a monitoreo y evaluación del SUMP se describen como parte de la Misión Específica: Establecimiento de un observatorio de datos de movilidad urbana y emisiones de GEI.

#### ■ **Síntesis del plan de acción del SUMP**

El Consultor resumirá las acciones del SUMP en un plan de acción sintético (tabla). El Consultor también proporcionará uno (o varios mapas) que resuma el plan de acción del SUMP en formato <A0>. El mapa proporcionado será diseñado como herramienta de comunicación, y fácilmente legible para no especialistas en transporte. El Consultor proporcionará <10> copias impresas del mapa.

Para cada acción, el Consultor proveerá además una Ficha de Acción incluyendo una breve descripción de la acción, socio de implementación, costo estimado, priorización, calendario de implementación.

#### ■ **Revisión por parte de los interesados y validación por parte de los decisores**

Para garantizar que las tareas mencionadas se ejecuten con la plena comprensión y el apoyo de los interesados clave, el consultor consultará con frecuencia al Comité Técnico local del SUMP durante la asignación. El consultor también presentará propuestas al Comité Directivo del SUMP local y buscará su validación. Esto debería hacerse por lo menos dos veces, después de la evaluación de prioridades y después de la preparación del calendario preliminar de implementación y plan de acción. Se debe prever un taller de un día en cada caso para estas presentaciones. *<Si las más altas autoridades de la ciudad (como el alcalde) no forman parte del Comité Directivo, el consultor debería ayudarles en su revisión y aprobación del calendario de implementación definitivo>.*

■ **Desarrollo de capacidades**

El Consultor implementará actividades de desarrollo de capacidades de conformidad con el programa ad hoc aprobado en la fase inicial.

### 4.4.3. Entregables

El principal resultado (*outcome*) del módulo de presupuestación y finanzas es un marco presupuestario y un plan de acción para medidas prioritarias y validadas desde el punto de vista financiero y paquetes integrados de medidas. Se prevé que se obtengan los siguientes entregables:

#### ■ Talleres y desarrollo de capacidades

- 1-2 talleres con el Comité Directivo para presentar/revisar las propuestas del consultor en lo que respecta a la priorización de medidas para mejorar la movilidad y al calendario de implementación y plan de acción.
- Contribución (según sea necesario) a la presentación oficial del SUMP al público y a los interesados.

#### ■ Documentos e informes

- **Informe sobre medidas y talleres de desarrollo de capacidades** que incluya participación y conclusiones.
- **Informe sobre entrevistas y reuniones con interesados** realizadas en el marco de esta asignación, recopilando las actas de las reuniones.
- **Plan de acción del SUMP**, incluyendo todos los análisis descritos anteriormente.

#### ■ <Entregable opcional

- *Redacción de la nota conceptual/solicitud de financiación de donantes >*

## 4.5. Misión transversal: Proceso participativo (concertación y consulta)

### 4.5.1. Objetivos

El objetivo del proceso participativo es apoyar y asesorar al Comité Técnico en todos los aspectos de la participación ciudadana y de los interesados, así como en la comunicación y la concientización durante el desarrollo del SUMP. En un primer momento, la participación de los diferentes grupos de interesados es esencial para el éxito de la elaboración del SUMP y, posteriormente, para el éxito de su implementación. De hecho, para asegurar el éxito del SUMP, es esencial consultar a una amplia gama de actores para recoger su visión, expectativas y perspectivas. Por otra parte, para acompañar los cambios en las prácticas de movilidad, es importante organizar sesiones de información y consulta con la población para que ésta se involucre, comprenda los problemas, haga sus aportaciones y sea una fuerza motriz en la transformación de la movilidad.

Esta misión abarca todas las demás actividades e incluye actividades tales como el desarrollo de instrumentos de participación en línea centrados en los grupos destinatarios (por ejemplo, usuarios de OpenStreetMap, o estudiantes en el marco de una cooperación con el mundo académico local preferentemente), consultas para la negociación de reformas globales en el sector del transporte (por ejemplo, reformas del transporte público o informal —*N. de la T.: en el documento en inglés se utiliza el término *artisanal* = *artesanal**—, implementación de medidas específicas sobre los vehículos, etc.) y la mediación de conflictos entre diferentes grupos de interés.



Los objetivos de la misión transversal complementarios de los otros componentes de la consultoría, son los siguientes:

- Identificar e involucrar a todos los interesados implicados por el desarrollo del SUMP.
- Fomentar la participación y las contribuciones de ciudadanos e interesados y asegurar su compromiso con el desarrollo del SUMP.
- Apoyar al Comité Técnico con asesoramiento y asistencia apropiada para que asegure la participación de ciudadanos e interesados.
- Desarrollar una clara estrategia de comunicación y concientización para los siguientes grupos en relación con los equipos de <Ciudad> encargados de la comunicación: interesados que participen en el proceso SUMP, población, medios de comunicación, etc.
- Evaluar el proceso participativo al final de la misión: compartir la retroalimentación y las lecciones aprendidas en el marco del SUMP.

#### 4.5.2. Tareas del consultor

El Consultor deberá entregar al menos las siguientes actividades. En su propuesta técnica, el Consultor puede considerar y proponer actividades participativas adicionales o alternativas.

##### ■ **Evaluar la necesidad de participación**

- Identificar interesados y grupos de interés relevantes.
- Realizar un análisis exhaustivo de los interesados en el que se describan los intereses especiales, la participación en los proyectos de movilidad y desarrollo urbano en curso, los posibles riesgos y las contribuciones al proceso de desarrollo del SUMP.
- Recopilar y proporcionar, a petición, las mejores prácticas y las lecciones aprendidas de la participación pública en otros países en el ámbito de movilidad y desarrollo urbano.
- Prestar servicios de consultoría sobre diseño y fomento de instrumentos de participación en línea, también durante el proceso de recopilación de datos (del tipo comunitario OpenStreetMap). Para ello, el Consultor se basará en la experiencia de organizaciones tales como la Fabrique des Mobilités, apoyada por la ADEME, que también está asociada a la iniciativa MobiliseYourCity.

##### ■ **Desarrollar un proceso participativo a nivel de interesados institucionales**

- **Acompañar al Comité Técnico en la organización de consultas extendidas y retroalimentación a nivel local o nacional:** A petición del Comité Técnico, el Consultor ayudará a este a organizar reuniones y/o talleres para proporcionar un estado de avance de los trabajos, invitando a los interesados implicados por la movilidad urbana, en particular:
  - A nivel local: Distrito, Región, fuerzas de seguridad.
  - A nivel nacional: ministerios sectoriales pertinentes, donantes internacionales.
- **Herramientas de participación:** El Consultor se encargará de seleccionar e implementar las herramientas de participación destinadas a los interesados institucionales, presentando el potencial y los riesgos de cada una de ellas, velando por que los resultados se tengan en cuenta en el proceso SUMP. Las herramientas e instrumentos de participación deberán diseñarse en el idioma nacional de <País/Ciudad>.

- **Coordinación:** Cuando proceda, el Consultor asesorará y facilitará la coordinación y los intercambios periódicos con otras entidades administrativas, departamentos y equipos de expertos potencialmente pertinentes, para asegurar la adecuada apropiación de los resultados.
- **Mediación:** El Consultor mediará o prestará servicios de asesoramiento al Comité Técnico explicando cómo mediar en posibles conflictos complejos, negociará con grupos de interés y actores específicos (sindicatos profesionales, operadores, etc.) y gestionará los principales problemas del proceso SUMP (protestas contra el aumento de los precios del transporte público, etc.).

#### ■ **Desarrollar un proceso de participación ciudadana**

El Consultor se encargará de seleccionar e implementar las herramientas de participación destinadas a los ciudadanos, presentando el potencial y los riesgos de cada una de ellas y asegurándose de que los resultados se tengan en cuenta en el proceso SUMP. El Consultor elaborará una estrategia de participación que involucre a los ciudadanos y otros interesados para generar observaciones a lo largo de las diversas fases del SUMP, a fin de asegurar una amplia apropiación y un firme apoyo a esta estrategia. Durante el establecimiento del SUMP, el Consultor (re) evaluará y garantizará la inclusión de todos los interesados relevantes en estrecha coordinación con el Comité Técnico.

#### ■ **Compartiendo las lecciones aprendidas**

En el marco de este proceso participativo, para el análisis crítico y la capitalización, el Consultor

- Examinará el proceso de participación ciudadana como resultado del establecimiento del SUMP, teniendo en cuenta la retroalimentación y las contribuciones de los interesados relevantes.
- Informará sobre las directrices relativas a las futuras actualizaciones del SUMP en lo que respecta a la participación de ciudadanos y partes interesadas.
- Propondrá maneras de mejorar las normas locales sobre participación de ciudadanos e interesados en el desarrollo de políticas de movilidad urbana, en particular con miras a reformar los marcos normativos y administrativos para la participación de ciudadanos e interesados a nivel nacional y local: identificación de obstáculos, formulación de recomendaciones para mejoras.

#### ■ **Plan de comunicación**

Con respecto a la comunicación, el Consultor

- Desarrollará una estrategia de comunicación sobre cómo acercarse a grupos específicos de destinatarios, ciudadanos, medios para apoyar y mejorar el debate local sobre el desarrollo del SUMP. Esto incluye la comunicación sobre la participación esperada de la población. Discutirá y acordará la estrategia de comunicación con el Comité Técnico y los departamentos de comunicación o relaciones públicas.
- Diseñará un plan de comunicación para todo el proceso de desarrollo del SUMP que será adoptado por el Comité Técnico: identidad y logotipos, mensajes clave, calendario de conferencias de prensa y sensibilización de los medios de comunicación en cada etapa del proceso en relación con el equipo de comunicación de la asociada <Ciudad>.

- Implementará el plan de comunicación. El Consultor detallará en su oferta metodológica las actividades de comunicación (eventos, documentos, video, página web...) que se propone implementar durante el proceso SUMP. Las propuestas serán revisadas y confirmadas con el Comité Técnico en la fase inicial del proceso SUMP.
- Asegurará la facilitación de eventos participativos con ciudadanos e interesados.
- Facilitará reuniones institucionales, incluida la preparación de las mismas, sintetizará y divulgará los resultados de cada reunión.

## Cuadro 6: Fuentes documentales que deben tenerse en cuenta para la corriente participativa del SUMP

Las Directrices Europeas SUMP (en inglés: *SUMP European Guidelines*) y la Nota Conceptual de **MobiliseYourCity** (en inglés: *MobiliseYourCity Concept Note*) proporcionan explicaciones para el desarrollo de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El Consultor también se referirá a los siguientes documentos:

- "Involving Citizens in the SUMP Process, Challenges and Recent Trends in French Urban Mobility Plan" (Cerema, June 2015).
- "Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" (2nd edition) Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition).

### 4.5.3. Entregables

- Se entregará al final del Diagnóstico del Componente 2:
  - Mapeo de interesados con identificación preliminar de interesados relevantes (preparación para el posterior análisis de interesados).
  - Una estrategia de comunicación sobre la forma de abordar a grupos específicos de destinatarios, ciudadanos, medios de comunicación para apoyar y mejorar el debate local sobre el desarrollo del SUMP. Esto incluye la comunicación sobre la participación esperada de la población.
  - Un plan de comunicación para todo el proceso SUMP, adoptado por el Comité Técnico: identidad y logotipos, mensajes clave, calendario de acciones en cada fase del proceso en relación con el equipo de comunicación de <Ciudad>.
  - Actividades de comunicación según la oferta metodológica del Consultor examinada y confirmada en la etapa inicial del SUMP.
- Plan de Participación de los Interesados.
- Una nota conceptual sobre la apropiación de los diferentes interesados en el desarrollo de un SUMP.
- Documentación de todas las medidas de comunicación y consulta llevadas a cabo en el marco de esta misión, incluida la documentación detallada sobre participación, resultados, conclusiones y enmiendas.

- Notas resumidas del documento validado en cada etapa del proceso SUMP, destinadas al público en general. Estas notas están diseñadas como documentos de comunicación, con mucha atención a los gráficos.

## 4.6. Misión específica: Establecimiento de un Observatorio sobre datos de movilidad urbana y emisiones de GEI

### 4.6.1. Objetivos

Esta misión establece un sistema de monitoreo de los datos de movilidad y de los indicadores de emisiones de GEI, que abarca todo el proceso, desde el desarrollo del SUMP (ex-post) hasta la aplicación del SUMP (ex-post). El establecimiento de este sistema de monitoreo facilita: i) el análisis de las tendencias existentes, ii) la comprensión de los impactos de los escenarios y iii) la evaluación de la implementación de las medidas del SUMP y el análisis de los impactos. A más largo plazo, se pretende facilitar la accesibilidad de los datos y el mantenimiento de las bases de datos.

El sistema de monitoreo y los recursos tendrán que estructurarse progresivamente a lo largo de todo el proceso de desarrollo del SUMP y, con el tiempo, convertirse en el Observatorio de Datos sobre Movilidad Urbana y Emisiones de GEI de <Ciudad>.

El objetivo principal de esta Misión Específica es acompañar a <Ciudad> en el proceso de recopilación, análisis y monitoreo de todos los datos necesarios para evaluar el progreso y los resultados del desarrollo del SUMP. Los objetivos específicos de esta propuesta son los siguientes:

- Establecer mecanismos de monitoreo y evaluación de los indicadores de movilidad y de GEI, incluida la configuración y entrada de datos en el perímetro del SUMP.
- Hacer que estos mecanismos sean operativos; apoyar a los servicios técnicos en su utilización, su actualización y en el proceso de análisis.
- Proporcionar a la ciudad herramientas de modelización, instrumentos que faciliten la toma de decisiones y de evaluación, combinados con un Sistema de Información Geográfica (muy recomendado).

Esta misión se basa en los principios definidos en las Directrices de **MobiliseYourCity Monitoreo y Reporte de emisiones de GEI** (<https://mobiliseyourcity.net/monitoring-reporting-approach-ghg-emissions-myc>). Abarca varias acciones, llevadas a cabo a diferentes intervalos y debe ser diseñada para que coincida con las especificidades del SUMP. Todas las ciudades participantes de **MobiliseYourCity** deben acatar los indicadores obligatorios detallados en el <Apéndice 6.2>.

Los indicadores específicos de implementación del SUMP deben ser identificados por el Consultor con el Comité Técnico del SUMP y en concertación con el Director del Subprograma de **MobiliseYourCity**. Los indicadores deberán incluir al menos los indicadores obligatorios detallados en el <Apéndice 6.2>. Los datos tendrán que ser recogidos continuamente durante la implementación del SUMP, lo que requiere la creación de un sistema de monitoreo. Por lo tanto, corresponde al Consultor definir las responsabilidades, el presupuesto y el calendario del proceso de monitoreo, lo que permitirá a <Ciudad>, a través del observatorio de movilidad y del sistema MRV de GEI, vigilar los resultados del SUMP y llevar a cabo un informe adecuado. Los datos de referencia deberían haberse recopilado durante la finalización de los componentes "Diagnóstico" y "Visión, objetivos estratégicos y escenarios".

#### ■ NOTA IMPORTANTE

- **MobiliseYourCity** ha desarrollado su propia herramienta - **TRIGGER** - para estimar las reducciones de emisiones de GEI que se pueden esperar con la implementación del SUMP. El uso de esta herramienta para calcular esta estimación es obligatorio. La herramienta y su manual de usuario se anexan a estos Términos de Referencia.

El consultor deberá prestar especial atención a la identificación de toda la información necesaria para utilizar la herramienta e identificar y realizar los estudios pertinentes para recopilarla.

*<Este requisito puede adaptarse para permitir un uso simplificado de TRIGGER con la recopilación de sólo una parte de los datos necesarios para esta herramienta y el uso de supuestos para los datos restantes>.*

## 4.6.2. Tareas del consultor

### ■ Validar el perímetro espacial

El Consultor examinará y confirmará el perímetro de los indicadores de monitoreo, basándose en el perímetro del SUMP, el perímetro del escenario seleccionado y la disponibilidad de datos.

**MobiliseYourCity** sigue un enfoque territorial para evaluar las reducciones de emisiones de GEI (véase las directrices del Enfoque de Monitoreo y Reporte para las emisiones de GEI de **MobiliseYourCity**). La definición del perímetro incluye el límite "geográfico" o "administrativo" del territorio. Además, el "alcance" incluye:

- Los modos de transporte monitoreados en el SUMP (por ejemplo, si el transporte de mercancías no está cubierto, puede decidirse que no se siga la actividad de transporte de mercancías si los datos son difíciles de obtener).
- Las emisiones consideradas (es decir, CO<sub>2</sub> directo, CH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub> de la combustión de combustible y las emisiones precedentes de la producción de combustible).
- El período / intervalo de tiempo considerado.

### ■ Definir los indicadores específicos de implementación del SUMP

Para cada SUMP, los resultados de su implementación deberían monitorearse anualmente y reportarse en un informe anual de monitoreo, una vez que el SUMP esté en la fase de implementación. Los indicadores específicos de la implementación del SUMP deben ser identificados por el Consultor conjuntamente con el Comité Técnico del SUMP, en coordinación con el Director del Subprograma de **MobiliseYourCity**. Los indicadores deben abarcar:

- Datos sobre infraestructura o servicios ofrecidos (km de nuevas ciclovías...).
- Datos sobre el uso de infraestructura o servicios ofrecidos. Estos datos podrían utilizarse para evaluar el éxito de medidas sencillas del SUMP (por ejemplo, la cantidad del flujo de bicicletas o la tasa de ocupación de plazas de estacionamiento).

Los indicadores seleccionados deberán incluir los indicadores estándar de inversión de **MobiliseYourCity** (cf. *<Apéndice 6.2>*).

### ■ Elaborar un modelo para reportar datos rastreados

A fin de que el monitoreo y el reporte sean lo más fluidos posible, y para asegurar la coherencia a lo largo del tiempo, el Consultor es responsable de preparar una plantilla de informes que abarque los

requerimientos de datos para los indicadores básicos de **MobiliseYourCity** (cf. <Apéndice 6.2>), así como los indicadores de implementación específicos del territorio. Los datos que se deben recoger (lista no exhaustiva) incluyen:

- Composición de la flota.
- Kilometraje según el tipo de vehículo.
- Datos sobre la frecuentación del transporte público.
- Datos de las operaciones de transporte público.
- Datos de consumo de combustible (por ejemplo, flotas de autobuses).
- Velocidades de tráfico.
- Número de muertes (por ejemplo, datos comunicados por la policía).

Siempre que sea posible, se deben utilizar como punto de partida las modalidades de recopilación de conjuntos de datos efectuada durante la fase de Diagnóstico. El Consultor las revisará y complementará, a fin de proporcionar un modelo sólido y aplicable de recopilación de datos a un costo razonable, para monitorear los impactos del SUMP a medida que pase el tiempo. La plantilla debe proporcionarse en formato Excel asociado a un SIG e incluir información específica sobre los datos que se han de recoger, en qué formato de datos, así como información específica sobre los intervalos de tiempo para la recopilación de los mismos (en una hoja de datos separada). En definitiva, el modelo debe permitir a los servicios técnicos de la ciudad actualizar, procesar y analizar los datos.

#### ■ **Proponer una metodología para calcular las emisiones actuales/previstas y el cálculo de la línea base**

En línea con el enfoque de **MobiliseYourCity** para monitoreo y reporte de las emisiones de GEI (véase **MobiliseYourCity Monitoring and Reporting Approach for GHG Emissions** guidelines) y teniendo en cuenta el uso obligatorio de la herramienta TRIGGER por un lado y la disponibilidad de datos esperada por el otro, el Consultor desarrollará una metodología práctica para calcular las emisiones actuales de movilidad urbana dentro del perímetro del SUMP, así como las emisiones esperadas en el escenario “todo como siempre” (BAU) y en los escenarios SUMP propuestos.

El escenario de referencia, es decir, el nivel esperado de emisiones sin la implementación del SUMP, debe desarrollarse con un enfoque dinámico y realista (aplicable al entorno real). Por ejemplo, al evaluar el número de automóviles y el kilometraje en el escenario de línea base, debe tenerse en cuenta la evolución del PIB real o los precios reales de los combustibles. Esto significa que el escenario de línea base debe fundamentarse en el desarrollado en el módulo "Visión, objetivos estratégicos y escenarios" del SUMP, pero puede que sea necesario actualizar algunos parámetros, por ejemplo, el crecimiento del PIB, etc., si difieren de los supuestos iniciales.

Si ya se ha establecido un sistema de MRV de GEI y un sistema de monitoreo de la movilidad urbana a nivel nacional, el Consultor tendrá que descargar la información del gobierno nacional para evaluar estudios, herramientas, factores de emisión, etc. disponibles a nivel nacional a fin de articular los mecanismos de monitoreo del SUMP.

El Consultor deberá presentar su metodología al Comité Técnico del SUMP para su validación.

#### ■ **Identificar el marco institucional pertinente y las necesidades presupuestarias apropiadas**

El monitoreo continuo requiere una clara distribución de responsabilidades. El Consultor debe identificar una configuración institucional apropiada / distribución de las responsabilidades de los departamentos que mantienen, recogen y/o procesan los datos. Las responsabilidades de monitoreo y reporte deben acordarse con las autoridades territoriales y el comité técnico del SUMP de manera eficiente y sostenible. Las responsabilidades incluirán la recolección, el análisis y el mantenimiento regular de los datos y una base de datos, así como las responsabilidades de monitoreo de los resultados (indicadores) con **<Ciudad>** y el Director del Subprograma

#### **MobiliseYourCity.**

Esta tarea también tendrá que identificar las necesidades presupuestarias adicionales para monitoreo y reporte, así como también la asignación de este presupuesto.

#### ■ **Plan de Monitoreo y Reporte**

A fin de proporcionar al Comité Técnico del SUMP y a otros interesados una guía de fácil utilización para monitoreo y reporte, el Consultor se encarga de resumir los requerimientos y los procedimientos de monitoreo y reporte en un solo documento – el Plan de Monitoreo y Reporte. En el plan se resumirán los indicadores que se han de seguir, los requisitos metodológicos para recopilación, procesamiento y evaluación de datos, se describirán las responsabilidades y el presupuesto necesario, así como un calendario para monitorear los diversos indicadores y la recopilación de datos, incluidos los plazos de presentación de informes. La plantilla para la presentación de datos se proporcionará como apéndice del Plan.

#### ■ **Capacitación en materia de recopilación, monitoreo y reporte de datos**

A fin de que los representantes del observatorio de la movilidad puedan realizar o gestionar por sí mismos el monitoreo y reporte, el Consultor tendrá que llevar a cabo los siguientes cursos de capacitación:

- Introducción y panorama general del Plan de Monitoreo y Reporte (¿Por qué informar, qué y cómo?).
- Requerimientos de datos y metodologías para la recopilación de datos.
- Control de calidad en el procesamiento y mantenimiento de datos.
- Cálculo de la reducción de emisiones de GEI.
- El contenido de la capacitación debe adaptarse al contexto específico del territorio.

La Secretaría de **MobiliseYourCity** puede proporcionar insumos y materiales de capacitación para el cálculo de la reducción de emisiones de GEI. Otros documentos serán desarrollados por el Consultor, usando la plantilla de PowerPoint de **MobiliseYourCity** (que el Consultor solicitará a la Secretaría de **MobiliseYourCity** al inicio de la asignación) y de conformidad con el contenido del Plan de Monitoreo y Reporte. El Consultor propondrá y proporcionará un programa de capacitación (módulos, número de sesiones y duración), pero no será responsable de su implementación.

### 4.6.3. Entregables

#### ■ Talleres

- Sesiones de capacitación de 2 a 1 día realizadas con los servicios técnicos de <Ciudad> y otras instituciones pertinentes (esto incluye la documentación de todas las medidas de desarrollo de capacidades y de los talleres propuestos para esta misión, incluida la documentación detallada de participación, resultados y conclusiones, 1 semana después de finalizada la capacitación).

#### ■ Informes

- Un informe específico sobre las actividades de monitoreo y reporte al final del Componente 2 - Diagnóstico, que incluye una breve descripción del alcance de monitoreo y reporte y una lista de las instituciones que participan en la recopilación, monitoreo y reporte de datos y sus funciones específicas (sistema de gestión de datos).
- Un informe específico sobre las actividades de monitoreo y reporte al final del Componente 3 - Visión y escenarios, incluida una lista de los indicadores de impacto e implementación propuestos para el SUMP, la metodología propuesta para calcular las emisiones actuales de GEI y el cálculo de línea base para el SUMP, incluida la metodología de estimación, las herramientas relevantes y el modelo de reporte de datos.
- Un informe final específico sobre las actividades de monitoreo y reporte, incluido el plan de monitoreo y reporte y las estimaciones presupuestarias para dicho fin.
- Presentaciones en PowerPoint para la capacitación sobre los requerimientos metodológicos para recopilación, procesamiento y evaluación de datos.

- **Un observatorio de datos de movilidad y un sistema operativo y aprovechable de MRV de GEI** (parámetros, datos necesarios introducidos) dentro de los servicios técnicos de <Ciudad>.

### 4.7. Informe final SUMP

Al final de la asignación, el Consultor entregará un informe final que constituirá el SUMP de <Ciudad>. En el informe final del SUMP se resumirán los principales análisis y conclusiones desarrollados durante todo el proceso de implementación del SUMP. Este informe final se ajustará al índice estándar del SUMP de **MobiliseYourCity** (<Apéndice 6.3>).

Además, el Consultor entregará al final de la asignación una nota que describa las contribuciones realizadas en el curso de la misma a las actividades de **MobiliseYourCity** en relación con la Secretaría de **MobiliseYourCity** o el Director del Subprograma de **MobiliseYourCity**, en particular cualquier elemento relacionado con el monitoreo del proceso del SUMP y sus impactos.

## 5. Organización de los servicios

### 5.1. Recursos de expertos esperados

La conformación de un equipo de expertos adecuado es generalmente responsabilidad del consultor. Sin embargo, **MobiliseYourCity** sugiere que el equipo de expertos asignado esté conformado por los siguientes perfiles de expertos, o similares: *<Lista sugerida para ser modificada/completada por el redactor>*

- **Experto en / Planificador de transporte y movilidad urbana sostenible como jefe de equipo (experto internacional en misión a corto plazo o posiblemente experto local en misión a largo plazo residente en <Ciudad/País>)**

Requisitos mínimos: Maestría en economía, planificación del transporte, ingeniería del transporte, planificación urbana, geografía, políticas, administración pública o similar; 15 años de experiencia laboral pertinente en planificación de transporte urbano sostenible, así como en elaboración de estrategias, asesoramiento en materia de políticas, planificación maestra o similar; al menos 5 años de experiencia laboral en una función de supervisión y en gestión de proyectos en una consultoría o administración pública/municipal; varias experiencias en países en desarrollo; capacidad para delegar trabajo; dominio del idioma inglés escrito y oral.

- **Experto financiero e institucional (experto internacional en misión a corto plazo o posiblemente experto local en misión a largo plazo residente en <Ciudad/País>)**

Requisitos mínimos: Maestría en economía, administración de empresas, ingeniería de transporte, ciencias políticas, geografía o similar; 10 años de experiencia laboral pertinente, de los cuales 5 años en planificación de transporte urbano sostenible, desarrollo de estrategias, organización institucional, asesoramiento en materia de políticas, regulación y reformas del sector, o similar; dominio del idioma *<inglés>* escrito y oral.

- **Ingeniero de tráfico (experto en misión a corto plazo)**

Requisitos mínimos: Maestría en ingeniería de transporte/tráfico o similar; 5 años de experiencia laboral pertinente en modelización del tráfico urbano con buen conocimiento de los diferentes modelos de tráfico de transporte; dominio del idioma *<inglés>* escrito y oral.

- **Planificador de transporte urbano**

Requisitos mínimos: Maestría en economía, ingeniería de transporte, geografía o similar; 5 años de experiencia laboral relevante tanto en planificación de transporte urbano sostenible como en asesoría política, planificación maestra o similar; dominio del idioma *<inglés>* escrito y oral.

- **Experto en gestión ambiental (experto internacional en misión a corto plazo o posiblemente experto local en misión a largo plazo residente en <Ciudad/País>)**

Requisitos mínimos: Maestría en ingeniería de transporte o similar; 10 años de experiencia laboral pertinente tanto en planificación de transporte urbano sostenible con experticia específica en el ámbito de políticas de reducción de GEI, o similar; dominio del idioma *<inglés>* escrito y oral.

- **Experto en recopilación, análisis y gestión de datos, SIG y elaboración de modelos (experto internacional en misión a corto plazo o posiblemente experto local en misión a largo plazo residente en <Ciudad/País>)**

Requisitos mínimos: Maestría en economía del transporte, ingeniería del transporte, estadística o similar; 5 años de experiencia laboral pertinente en planificación del transporte urbano sostenible, encuestas sobre transporte o similar; dominio del idioma *<inglés>* escrito y oral.

## ■ Urbanista

Requisitos mínimos: Maestría en urbanismo, geografía o similar; 5 años de experiencia laboral pertinente tanto en planificación urbana sostenible como en asesoría en materia de políticas, planificación maestra o similar; dominio del idioma <inglés> escrito y oral.

En general, la experiencia regional y la experiencia técnica específica en los ámbitos más relevantes en <Ciudad/País> son consideradas una ventaja. Las propuestas técnicas deben incluir CV informativos de los expertos especialmente propuestos. Cualquier intercambio posterior de expertos después de la adjudicación del proyecto puede llevar a la cancelación de la asignación.

## 5.2. Contactos

La asignación se lleva a cabo bajo la responsabilidad de <AFD / GIZ, por ejemplo, División Regional XXX / XXX (institución asociada)> como agencia a cargo de la licitación de esta asignación, coordinada por el director del subprograma de **MobiliseYourCity** responsable, en estrecha cooperación con la Secretaría de **MobiliseYourCity** en Bruselas/Bélgica o una de sus oficinas regionales.

Salvo que el director del subprograma de **MobiliseYourCity** responsable indique algo distinto, los enfoques de trabajo, la organización y los resultados del proyecto deben ser discutidos y ajustados con <Ciudad> y el director del subprograma de **MobiliseYourCity** responsable. Todos los entregables deben ser presentados al director del sub-programa de **MobiliseYourCity** responsable, lo cual asegura la distribución y los comentarios por parte de los interesados pertinentes de **MobiliseYourCity** y de las instituciones asociadas.

### Director del subprograma y persona de contacto:

<Quien actúa como responsable del contrato y representante del cliente ante terceros e instituciones asociadas>.

Nombre:

Dirección completa:

Teléfono:

E-mail:

## 5.3. Formato, presentación y validación de los entregables

Deben evitarse los informes extensos. Todos los informes deben centrarse en lo sustancial (ajustándose al ámbito de trabajo de los términos de referencia y a la descripción de productos - *outputs*) y evitar declaraciones genéricas.

Los elementos estructurales de los informes por lo general incluirán, <si procede>:

- Página de título
- Resumen ejecutivo (Antecedentes, Objetivo y alcance, Metodología, Estructura del documento, Resultados clave, Conclusiones y recomendaciones)
- Índice
- Introducción (Antecedentes, Objetivos, Alcance, Metodología, Estructura)
- Experiencias (nacionales/internacionales)
- Metodología
- Resultados (análisis detallado e interpretación de los mismos)
- Conclusiones y recomendaciones
- Bibliografía

- Apéndice

Los entregables sólo se considerarán completos cuando se cumpla con las características / los elementos siguientes:

- Los productos mencionados en estos TdR.
  - Todas las figuras y gráficos en un formato tal que puedan leerse en blanco y negro (deben entregarse en un archivo separado que presente una figura/un gráfico por página, siguiendo la misma numeración y el mismo orden en que aparecen en el texto; si el gráfico se hizo originalmente en Excel, el archivo debe contener todos los cálculos y fórmulas y una explicación clara de metodologías y cálculos realizados).
  - Todas las tablas (deben entregarse en un documento Excel que contenga una tabla por hoja y siguiendo la misma numeración y el orden en que aparecen en el texto. El archivo debe contener también todos los cálculos y fórmulas y una explicación clara de metodologías y cálculos realizados).
  - Todas las imágenes (en archivos separados y siguiendo la misma numeración y el mismo orden en que aparecen en el texto). La resolución mínima de la imagen debe ser: mínimo 300 dpi/ mínimo 3 megapíxeles, idealmente 7 megapíxeles y con derechos de distribución claros.
  - Una presentación ppt concisa (30 diapositivas como máximo) que debería permitir a los asociados locales tomar rápidamente nota del contenido.
- **Visibilidad de los donantes:** todos los informes y documentos producidos en el marco de la asignación mencionarán a <Agencia> y el apoyo de la UE al proyecto, lo cual también será reconocido por el equipo de consultoría en la comunicación pública, si la hay. Los representantes de <Agencia> serán informados e invitados a cualquier evento público relacionado con la asignación.
- **Revisión y aceptación de los productos (outputs) del proyecto:** Los informes presentados se proporcionarán para su revisión a <Ciudad> y al director del subprograma <Agencia> MobiliseYourCity. Después de la producción de cada informe preliminar, el director del subprograma de MobiliseYourCity responsable coordinará los comentarios de <Ciudad> o la aceptación y determinará conjuntamente si todos los entregables clave se proporcionaron según lo acordado, y revisará y discutirá la calidad de los productos (outputs) presentados en cada informe y llegará a un consenso en cuanto a autorizar los pagos progresivos. Si no se autorizan los pagos progresivos, se entregará a los consultores una lista escrita de las deficiencias que deben corregirse y la fecha requerida para una presentación revisada. Se dará a la empresa consultora la oportunidad de aclarar la naturaleza y el alcance de las deficiencias y de acordar con <Agencia> y con el municipio de <Ciudad> las revisiones necesarias y la fecha de la nueva presentación. Esta será revisada de nuevo por los expertos de <Agencia> y <Ciudad> para determinar si las deficiencias han sido abordadas adecuadamente.
- En general, todos los entregables se proporcionarán únicamente en idioma inglés. Además, los resúmenes ejecutivos de todos los entregables escritos deben ser proporcionados en idioma <X>. Los informes finales preliminares y los informes finales deben incluir dibujos/visualizaciones generales de conceptos clave (por ejemplo, diagramas de organización, gráficos, mapas, flujos de procesos, etc.) representados profesionalmente a fin de mejorar la comprensión de los resultados de los análisis y las recomendaciones.

Todos los entregables escritos deben ser presentados en formato electrónico como copias electrónicas solamente (.pdf y archivos fuente como .doc y .xls o .png). Además, se entregarán <5> copias impresas de cada informe final preliminar y de los informes finales.

Al finalizar la asignación, el conjunto completo de datos e información en bruto recopilados y cualquier dato procesado acumulado en el marco de la asignación se proporcionará en un dispositivo de almacenamiento adecuado y debidamente estructurado a <Ciudad> y al director del subprograma de **MobiliseYourCity** responsable. Además, el Consultor proporcionará detalles (por ejemplo, hojas de cálculo) de todos los cálculos realizados para el SUMP, incluyendo los cálculos relacionados con los indicadores (incluyendo las estimaciones de emisiones de GEI) y los cálculos financieros.

Todos los datos geográficos recopilados se integrarán en un SIG abierto. Para ello, el Consultor propondrá una base de datos modificable en la que se incluirán todos los datos geográficos, así como todos los datos relativos a la oferta de transporte (rutas de transporte público, frecuencia...) recopilados, actualizados o recogidos como parte del estudio del SUMP. El esqueleto de la base de datos propuesta se presentará al jefe de proyecto de <Ciudad> para su aprobación previa. Se espera que el consultor proporcione al menos un archivo ".kmz" con todos los datos geográficos y un archivo ".gtfs" para los datos de la oferta de transporte. La <Ciudad> podrá difundir los datos entregados por el Consultor en un formato de datos abierto.

Los requisitos mencionados anteriormente en relación con el contenido del informe/de los informes deben considerarse requisitos mínimos. Sin embargo, la versión final de los documentos debe ser aprobada por <Agencia> y es responsabilidad del consultor hacer ajustes, aclaraciones y proporcionar la información adicional solicitada por <Agencia> e incluir cualquier información necesaria para cumplir estos TdR.

## 5.4. Calendario estimado

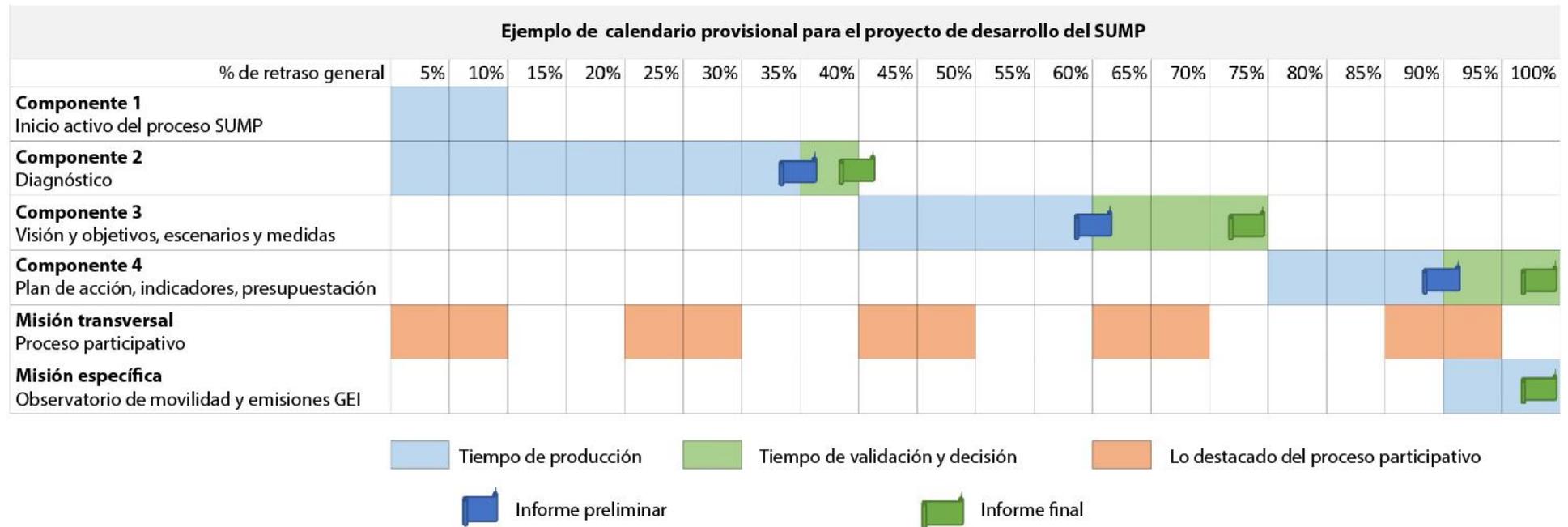
Se estima que la finalización de las tareas de los Servicios no llevará más de <X> meses a partir de la fecha de la firma del acta de contratación. Se prevé que los servicios comiencen en <mes> <año>.

El Consultor preparará un programa de estudio en el que se detallarán todas las actividades que forman parte de la propuesta. Las actividades adicionales que se consideren necesarias para los objetivos del Estudio del Proyecto podrán ser propuestas por el Consultor según su propia comprensión del Proyecto con la correspondiente justificación. El Consultor optimizará el programa y, en particular, el número de misiones en <Ciudad>.

El Consultor identificará las actividades que se llevarán a cabo en <Ciudad> y el calendario para la presencia in situ de todos los miembros del Equipo de Estudio.



Diagrama 2: Cronograma indicativo de servicios previstos, incluida la validación de entregables



El Consultor propondrá su propia estimación de volúmenes para completar los servicios requeridos.

## 5.5. Presupuesto

El presupuesto máximo disponible para la elaboración del SUMP de <Ciudad> es <X>€.

## 5.6. Método de pagos

La facturación se procesará de la siguiente manera:

- <10%> del presupuesto total tras la aceptación final de los entregables del **Componente 1**.
- <20%> del presupuesto total tras la aceptación final de los entregables del **Componente 2**.
- <20%> del presupuesto total tras la aceptación final de los entregables del **Componente 3**.
- <20%> del presupuesto total tras la aceptación final de los entregables del **Componente 4**.
- <10%> del presupuesto total tras la aceptación final del **Informe Final SUMP**.

Un pago anticipado de <20%> podría ser considerado a petición del consultor.

<Inserte aquí un cuadro sinóptico con todos los entregables previstos por Componente/Misión y la fecha estimada de presentación (en meses después del inicio de los servicios)>

## 5.7. Responsabilidad adicional del consultor

El Consultor será responsable de la ejecución de la totalidad de los Servicios descritos en esta Solicitud de Propuestas (RFP por su sigla en inglés *Request for Proposals*) y proporcionará las instalaciones, el personal y el equipamiento que le permitan ejecutar la asignación de manera oportuna.

### ■ Espacio de oficina

El Consultor será responsable de organizar su espacio de oficina, transporte, equipamiento, suministros y otros servicios necesarios para la ejecución fluida y eficiente de la asignación.

### ■ Información y documentación

El Consultor se encargará de recopilar y analizar los datos necesarios para el cumplimiento de los objetivos del estudio. Todas las encuestas mencionadas en estos términos de referencia están incluidas en los servicios que se esperan del Consultor y serán llevadas a cabo por el Consultor.

Toda información, dato o documento recibido de las autoridades o de cualquier institución pública será estudiado y evaluado por el Consultor. La responsabilidad de la exactitud y la utilización de estos datos recaen en el Consultor. Cualquiera de estas informaciones, datos, informes serán considerados confidenciales y no serán utilizados para ningún propósito que no esté relacionado con el estudio.

## 5.8. Obligaciones del beneficiario

### ■ Estudios, documentos y datos

<Ciudad> proporcionará todos los estudios, documentos, datos, planos y otros materiales pertinentes disponibles en el formato y el nivel de contenido en que se encuentran actualmente.

<Ciudad> también asistirá al Consultor a establecer la relación de trabajo con los departamentos y equipos de los ministerios pertinentes, incluidos los de obras públicas e ingeniería, ingeniería de tráfico y planificación urbana, para tener acceso a planes, datos y desarrollos previstos. El Consultor asumirá la plena responsabilidad del seguimiento ulterior.

■ **Enlace**

<Ciudad> facilitará las consultas con todos los organismos pertinentes, con los interesados pertinentes y con los encargados de adoptar decisiones que el Consultor necesite contactar para la ejecución de este proyecto. También asistirá al Consultor a entablar contactos con grupos comunitarios y con el público para las tareas en las que ello sea necesario. El Consultor asumirá la plena responsabilidad del seguimiento ulterior.

■ **Facilitación de acceso**

<Ciudad> facilitará la entrada y salida y la emisión de los permisos reglamentarios que el Consultor pueda requerir para la ejecución de la asignación. Emitirá una Carta de Permiso de Entrada al Consultor para los sitios de emplazamiento. Las cartas que encomiendan al Consultor a las organizaciones gubernamentales pertinentes también serán proporcionadas por los municipios.

El pago de cualquier costo conexo será responsabilidad del Consultor.

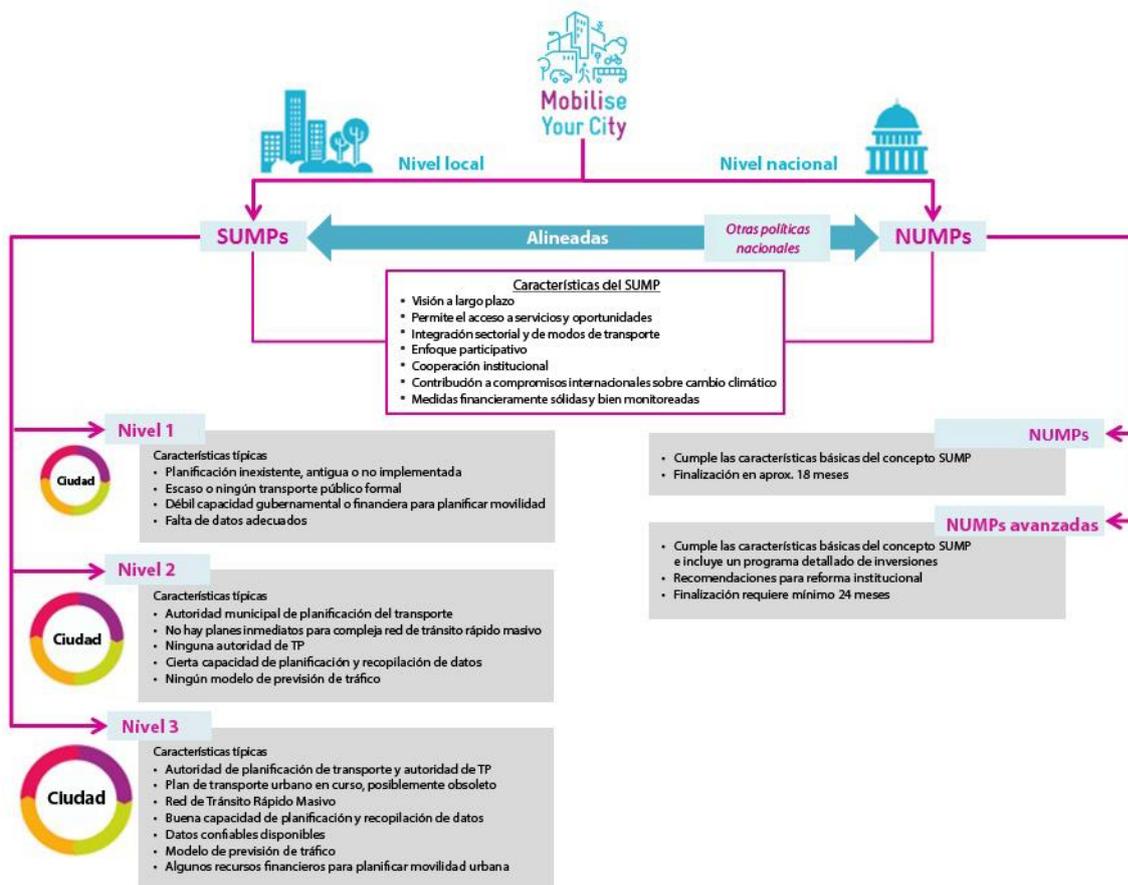
## 6. Apéndice

### 6.1. Información general sobre la iniciativa MobiliseYourCity

Los siguientes elementos se relacionan con la iniciativa en su conjunto y presentan los principales conceptos metodológicos para el desarrollo de los SUMP y NUMP.

Como se muestra en la figura a continuación, **MobiliseYourCity** ofrece dos **líneas de actividad** complementarias a los países y ciudades asociados.

Figura 1: Líneas de Actividad NUMP y SUMP de MobiliseYourCity



La línea de actividad Política Nacional de Movilidad Urbana (NUMP por su sigla en inglés) de **MobiliseYourCity** distingue entre Nump y Nump Avanzada - cada una de las cuales se desarrollará bajo la orientación y el liderazgo de una consultoría contratada. Ambas políticas cumplen con los principios básicos de la planificación de movilidad urbana sostenible. Mientras que la elaboración de una Nump lleva aproximadamente 18 meses, la de una Nump Avanzada lleva 24 meses o más, ya que también requiere la elaboración de un programa detallado de inversión y recomendaciones de reforma institucional.

Existen diferencias esenciales en los enfoques de las Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en comparación con los enfoques de desarrollo de estrategias convencionales o de planificación maestra. Las **características** distintivas **de las Políticas Nacionales de Movilidad Urbana y de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible** son:

■ **Visión a largo plazo**

Plan de entrega a corto plazo integrado en una visión a largo plazo de la movilidad, elaborado para toda la zona urbana e involucrando a ciudadanos y otros interesados.

■ **Permitir el acceso**

Enfoque para permitir, facilitar y mejorar el acceso a través del transporte (no al transporte) a los mercados, los puestos de trabajo, la educación y otros servicios ofrecidos en las zonas urbanas, dando así prioridad a las personas y a su calidad de vida.

■ **Foco en la integración**

La integración de múltiples sectores en vez de un enfoque de planificación de un solo sector (aparte de los ministerios de transporte, habrá de asegurarse la implicación de los ministerios de finanzas, energía, medio ambiente, obras públicas, ordenamiento territorial, salud, educación, etc.), así como el desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte.

■ **Enfoque participativo**

Enfoque participativo y de múltiples interesados, en el que intervengan representantes del sector público y del sector privado, del mundo académico, de la sociedad civil, de las ONG y otros interesados en la movilidad urbana, a fin de establecer una comprensión cabal y un anclaje sostenible de sus aspiraciones, apalancar el apoyo para transformar la movilidad urbana y justificar/legitimar las políticas de movilidad urbana sostenible.

■ **Cooperación institucional**

Establecimiento de marcos apropiados, procesos (de cooperación) eficientes y eficaces y, de ser necesario, transformación de las estructuras imperantes para permitir la elaboración de políticas y planes de movilidad urbana sostenible. Esto se refiere a áreas tales como estructuras institucionales, marcos presupuestarios y financieros, opciones tecnológicas, etc.

■ **Contribución a los compromisos internacionales en materia de cambio climático**

Vinculación entre las medidas de planificación de la movilidad urbana sostenible y su potencial para reducir las emisiones de GEI y, por consiguiente, conexión de las estrategias de movilidad urbana sostenible con los compromisos internacionales.

■ **Foco en la implementación de medidas sólidas en términos financieros y bien supervisadas**

Proceso de planificación orientado a la acción para garantizar la implementación de medidas prioritarias mediante una presupuestación precisa de las acciones y la identificación de vías de financiamiento, posibles proyectos piloto o estudio de prefactibilidad sobre la implementación de corredores prioritarios, y herramientas de monitoreo y reporte para garantizar el seguimiento de la implementación.

## 6.2. Indicadores de monitoreo de la alianza MobiliseYourCity

<El estatus de los indicadores estándar de MobiliseYourCity será comprobado por el redactor con la secretaría de MobiliseYourCity cuando se finalicen los TdR>.

MobiliseYourCity está desarrollando un conjunto de indicadores estándar de impacto e inversión. Los indicadores orientativos son los siguientes:

### Indicadores estándar de impacto de MobiliseYourCity

- Indicador estándar de impacto nro. 1: Reducción de las emisiones de GEI (en tCO<sub>2</sub>e) en contraposición a un escenario “todo como siempre”.
- Indicador estándar de impacto nro. 2: Accesibilidad al transporte público (porcentaje de la población que vive a una distancia de 500 metros, o menor, de una parada de transporte público con un período de tránsito de hasta 20 minutos en las horas punta, o que tiene acceso a servicios de movilidad compartidos con un nivel de servicio y un costo equivalente).
- Indicador estándar de impacto nro. 3: Seguridad (carretera, ferrocarril) (número de víctimas mortales por accidentes de transporte en la zona del SUMP por cada 100.000 habitantes. Según la Organización Mundial de la Salud, se contabiliza una muerte si ocurre dentro de los 30 días siguientes al accidente).
- Indicador estándar de impacto nro. 4: Contaminación del aire: promedio anual (PM<sub>2,5</sub>) en la zona del SUMP.
- Indicador estándar de impacto nro. 5: Reparto modal (porcentaje de viajes por modo, incluidos los modos no motorizados).
- Indicador estándar de impacto nro. 6: Asequibilidad del transporte público (440 x tarifa media de transporte público/ ingresos anuales medios de los hogares del segundo quintil)

### Indicadores estándar de inversión de MobiliseYourCity

- Indicador estándar de inversión nro. 1: km de pasarela peatonal construida o considerablemente rehabilitada
- Indicador estándar de inversión nro. 2: km de ciclovía construida o considerablemente rehabilitada
- Indicador estándar de inversión nro. 3: km de sistema de tránsito rápido masivo construido o considerablemente rehabilitado
- Indicador estándar de inversión nro. 4: número de parcelas de estacionamiento transferidas en virtud de una política activa de estacionamiento (incluidas las parcelas para las cuales la política de estacionamiento ha pasado del estacionamiento gratuito al pago)

MobiliseYourCity se encuentra actualmente en proceso de revisión de estos indicadores. Se solicita al Consultor que confirme con la Secretaría de MobiliseYourCity los indicadores que se tendrán en cuenta en el SUMP al comienzo de la asignación.

Más información en:

<http://mobiliseyourcity.net/resources/ghg-monitoring-and-transport-indicators/>

[http://mobiliseyourcity.net/wp-content/uploads/sites/2/2017/09/MobiliseYourCity\\_MRV\\_Approach.pdf](http://mobiliseyourcity.net/wp-content/uploads/sites/2/2017/09/MobiliseYourCity_MRV_Approach.pdf)

### 6.3. Índice estándar de SUMP

Visión general del contenido de la plantilla del Informe Final del SUMP (**versión orientativa**):

#### 1 Resumen ejecutivo

- 1.1 Antecedentes del SUMP
- 1.2 Objetivo y alcance
- 1.3 Metodología
- 1.4 Estructura del documento
- 1.5 Resultados clave
- 1.6 Conclusiones y recomendaciones

#### 2 Estructura de procesos y de gestión

- 2.1 Contexto del desarrollo del SUMP
- 2.2 Resumen del proceso
- 2.3 Participación de los interesados

#### 3 Análisis del statu quo

- 3.1 Uso del suelo y desarrollo urbano
- 3.2 Marco institucional y normativo
- 3.3 Marco financiero
- 3.4 Movilidad y transporte
  - 3.4.1 Infraestructura de transporte y oferta de servicios de transporte
  - 3.4.2 Demanda de movilidad y tráfico
  - 3.4.3 Movilidad activa
  - 3.4.4 Transporte público
- 3.5 Accesibilidad
- 3.6 Seguridad vial
- 3.7 Transporte urbano de mercancías
- 3.8 Aspectos sociales de la movilidad
  - 3.8.1 Género y movilidad
  - 3.8.2 Pobreza de transporte
  - 3.8.3 Habitabilidad
- 3.9 Medio ambiente
  - 3.9.1 Datos y análisis de la contaminación del aire y de las emisiones de GEI
  - 3.9.2 Ruido
- 3.10 Nuevas soluciones para la movilidad y el transporte
- 3.11 Línea base

#### 4 Visión y objetivos

- 4.1 Visión estratégica
- 4.2 Objetivos, metas e indicadores del SUMP
- 4.3 Escenarios a corto y largo plazo
- 4.4 Lista extensa de posibles medidas

#### 5 Escenario, medidas y plan de acción seleccionados

- 5.1 Presentación del escenario seleccionado y sus resultados (*outcomes*)

- 5.2 Especificación de las medidas seleccionadas
- 5.3 Estimaciones de costos
- 5.4 Calendario de implementación y plan de acción

## 6 Presupuestación y financiamiento

- 6.1 Presupuestación futura
- 6.2 Utilización de financiamiento externo
- 6.3 Implementación

## 7 Monitoreo y reporte

## 8 Apéndice

- 8.1 Lista de contribuyentes en el desarrollo del SUMP
- 8.2 Cronograma del desarrollo del SUMP
- 8.3 Métodos de recopilación de datos
- 8.4 Resumen de la participación
- 8.5 Descripción detallada de escenarios
- 8.6 Lista extensa de posibles medidas
- 8.7 Informe del modelo de tráfico
- 8.8 Plantilla de reporte de datos para monitoreo y evaluación
- 8.9 Referencias
- 8.10 Índice de cuadros
- 8.11 Índice de diagramas
- 8.12 Índice de imágenes
- 8.13 Índice de tablas
- 8.14 Glosario
- 8.15 Planos de área y gráficos de desarrollo futuro

### 6.4. Información disponible

El cliente proporcionará al consultor los siguientes documentos:

*<Inserte aquí un cuadro sinóptico con los datos disponibles a los que el consultor pueda acceder para prestar el servicio>.*

**Tabla 1: Lista indicativa de los documentos que deben proporcionarse**

| Documento   | Preparado por | Cuándo |
|---|---------------|--------|
| Política nacional de movilidad urbana   |               |        |
| Otros documentos nacionales normativos/legales  |               |        |
| Plan regional de desarrollo   |               |        |
| Plan de desarrollo urbano   |               |        |
| Plan anterior de desarrollo de la movilidad urbana  |               |        |
| Planes/estudios maestros y estudios y proyectos de inversión  |               |        |
| Estudios de datos sobre el tráfico rodado (volumen/congestión del tráfico rodado, accidentes de tránsito) |               |        |
| Estudios sobre contaminación del aire y emisiones de GEI  |               |        |

|  |  |  |
|--|--|--|
| Estudios sobre contaminación acústica  |  |  |
| Reglamentaciones del transporte público  |  |  |
| Estudios de la oferta de transporte público (estructura de las redes, estructura tarifaria, flota de material rodante, depósitos, talleres, rendimiento) por operador o grupo de operadores informales |  |  |
| Datos sobre la demanda de transporte público   |  |  |

## 6.5. Detalles de la presentación de propuestas

<Habrán de adaptarse al contexto y a los requerimientos locales>

Las propuestas no deben exceder de 30 páginas (excluidos los CV anexos y cualquier documento comprobatorio). Las propuestas se presentarán en inglés.

Las propuestas incluirán un esquema tentativo de intervenciones, salidas de campo, talleres y principales hitos previstos para la implementación del módulo, incluida la asignación detallada de responsabilidades y tareas al personal propuesto.

En las propuestas se especificarán los días de trabajo de cada experto. Sólo se contarán los días laborables regulares en el país de asignación, mientras que una semana de trabajo se contará para un máximo de 5 días laborables y 8 horas de trabajo (los días de viaje pueden llevarse a cabo durante los fines de semana).

Las propuestas deberán incluir

- Una reflexión sobre el proyecto y los objetivos del módulo / Comprensión del rol del consultor.
- Comentarios sobre los Términos de Referencia.
- Metodología para recopilación de datos, encuestas y grupos focales.
- Metodología para la implementación del módulo y la organización de actividades.
- Metodología para las actividades de desarrollo de capacidades, incluidos los detalles de la capacitación: número de módulos, sesiones y duración.
- Metodología para el proceso participativo.
- Calendario para la asignación de personal.
- Proyectos de referencia relevantes dentro de los últimos 5 años.
- CV de los expertos propuestos (máx. 3 páginas por CV).

### ■ Comentarios adicionales sobre la propuesta financiera

El consultor tiene la responsabilidad de incluir en su propuesta todos los gastos de viajes internacionales y nacionales, alojamiento, manutención, comunicaciones y similares para llevar a cabo la asignación. Lo mismo se aplica a todos los materiales necesarios, incluidos materiales de capacitación, tecnologías, equipos, etc.

El consultor no necesita asignar presupuesto para espacio de oficina, instalaciones para reuniones y capacitaciones en el país donde se lleva a cabo la asignación; dichas instalaciones serán proporcionadas por los gobiernos asociados de **MobiliseYourCity**.

Las propuestas financieras se estructurarán según las siguientes categorías:

- Honorarios
- Presupuestos de apoyo (p.ej., traducción, interpretación, asistencia)
- Viajes, alojamiento, manutención, comunicación
- Otros costos (a especificar)

Las ofertas son válidas por 6 meses.

## **6.6. Herramienta para el cálculo de GEI y Guía de Usuario**

(cf. [www.mobiliseyourcity.net](http://www.mobiliseyourcity.net))