

Tipo de comunicación: Comunicación escrita

Título: Selección de buenas prácticas de movilidad regional sostenible en Europa en el proyecto REGIO-MOB

Texto (mínimo 5 páginas, máximo 30 páginas):

Introducción

La transición hacia sistemas de transportes más eficientes y sostenibles es un reto prioritario de las regiones europeas en los últimos años. En este sentido, las regiones son responsables del desarrollo de enfoques coherentes que aborden los “tres pilares de la sostenibilidad”:

- Las regiones necesitan tener un transporte económicamente sostenible para asegurar la accesibilidad, tanto interna como externa (interregional), así como la competitividad de las empresas que intervienen.
- Las regiones necesitan ofrecer una movilidad sostenible que garantice la inclusión social en la ciudadanía, a fin de mantener y completar tejidos sociales dinámicos.
- Las regiones son las responsables de garantizar un sistema de transporte ambientalmente sostenible.

Teniendo todo ello en cuenta, el sector transporte se configura como clave en la estrategia de Europa en el Horizonte 2020, y en concreto, en relación a los objetivos relacionados con el cambio climático y la eficiencia energética [1].

La Unión Europea (UE) establece objetivos para políticas específicas de transporte, basados en el [2]. Dicho documento establece el objetivo de lograr una reducción del 60% en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte para el año 2050 en comparación con los niveles de 1990. Este objetivo constituye la contribución del sector del transporte al objetivo global de la UE de conseguir una reducción total del 80-95% de sus emisiones de gases de efecto invernadero. Por otra parte, es importante también destacar que un tercio de la energía consumida en la UE se debe al sector del transporte [3].

En este contexto, es necesaria la integración de objetivos ambientales, sociales y económicos. Debido a la naturaleza compleja de los problemas del transporte, la consecución de esta integración requerirá nuevos enfoques. A este respecto, la estrategia de crecimiento de la Unión Europea [4] trata de impulsar en Europa una economía inteligente, sostenible e inclusiva. El transporte sostenible se considera esencial para el crecimiento inclusivo, ya que facilita el empleo y favorece la cohesión social y territorial.

En general, el transporte es un elemento de apoyo importante para cualquier estrategia de desarrollo multidimensional. La mejora del sistema de transporte de personas y mercancías puede aumentar la competitividad general de una región. Por tanto, puede ser considerado como un elemento de soporte clave de la “smart especialización” para otros sectores como la industria, los servicios y el turismo [5].

Para reforzar la eficacia de la política de cohesión, el programa INTERREG EUROPE promueve el intercambio de experiencias sobre objetivos temáticos entre socios de toda

la UE en la identificación y difusión de buenas prácticas con vistas a su transferencia principalmente a programas operativos. Para conseguirlo, se desarrolla un fuerte apoyo y facilitación del aprendizaje sobre políticas, intercambio de conocimientos y la transferencia de buenas prácticas entre autoridades regionales y locales y otros actores de relevancia regional. El programa cubre todo el territorio de la UE y Noruega y Suiza. El programa está co-financiado por la Comisión Europea Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) con un presupuesto de 359 millones € para el período 2014-2020 [6].

En este contexto tan ambicioso, donde una acción efectiva requiere de una sólida cooperación, nace el proyecto REGIO-MOB, cofinanciado por INTERREG EUROPE, cuyo principal objetivo es asegurar el crecimiento sostenible en Europa fomentando la movilidad sostenible y contribuyendo a la mejora de los instrumentos políticos correspondientes, en cada una de las regiones participantes. Y todo ello como consecuencia de un proceso de aprendizaje mutuo e interregional. Dicho proceso se caracteriza en REGIO-MOB por el enfoque holístico dado (considerándose factores ambientales, económicos y sociales) y por prestar especial atención al uso de las TICS y la creación de trabajo, entre otros aspectos claves en las políticas europeas actuales.

Los socios de este proyecto son: Instituto Andaluz de Tecnología (España), Institute de Traffic and Transport Ljubljana (Eslovenia), Regional Association of Lazio Municipalities (Italia), Niepolomice Municipality (Polonia), Regional Development Agency South-West Oltenia (Rumanía), Region of Western Macedonia (Grecia) y South-East Scotland Transport Partnership (Reino Unido).

El proyecto se estructura en dos fases, una de aprendizaje (comprendiendo un proceso de análisis regional, donde los socios trabajarán conjuntamente en la identificación de las necesidades regionales y buenas prácticas en el ámbito de la movilidad sostenible; intercambio de experiencias mediante talleres y viajes de estudio; y preparación para el cambio) y otra de implementación de los cambios planificados en cada región.

Esta comunicación se centra en la primera fase del proyecto, en la que tras un riguroso análisis de la situación actual de la movilidad en cada región, se han identificado 43 buenas prácticas de movilidad regional (Tabla 1), que deberán ser difundidas en toda Europa. Especialmente, 14 de estas buenas prácticas deberán ser transferidas a las entidades participantes en el proyecto REGIO-MOB a través de 7 talleres interregionales. El objeto de este artículo es exponer el proceso de selección aplicado para la identificación de estas prácticas y los resultados obtenidos.

País	Número de prácticas
Italy	6
Spain	5
Slovenia	6
Poland	5
Romania	6
United Kingdom	10
Greece	5
<i>Total</i>	<i>43</i>

Tabla 1. Número de prácticas propuestas por cada region

participante en el Proyecto REGIO-MOB.

El basar este proceso de selección en una combinación de dos técnicas científicas, contrastadas y fundamentadas, como son el *Analytic Hierarchy Process* (AHP) y el modelo de puntuación ponderada, nos permite afirmar que el proyecto REGIO-MOB contiene un alto valor innovador respecto a otros proyectos similares donde esto no es así.

Método

El método aplicado para la selección de las buenas prácticas se ha basado en los siguientes pasos:

- a) Descripción de las buenas prácticas orientada a facilitar su evaluación.
- b) Selección, descripción y priorización mediante AHP de los criterios de evaluación de las buenas prácticas.
- c) Aplicación del modelo de puntuación ponderada.

Se detalla a continuación cada uno de estos pasos.

a) **Descripción de las buenas prácticas orientada a facilitar su evaluación.**

La descripción de las buenas prácticas es uno de los aspectos clave en el proceso de evaluación ya que proporciona la información sobre la que se basarán las mismas. En el proyecto REGIO-MOB la descripción de las prácticas se ha realizado en base a:

- Datos generales:
 - Nombre o título de la buena práctica.
 - Organización responsable de la práctica (socio del proyecto REGIO-MOB y/o *stakeholder* correspondiente, si es el caso).
 - Temática o ámbito en que se encuadra la práctica, a señalar una o varias entre las siguientes: Medidas para coordinar los servicios de transporte; Localización y características de las plataformas de transporte público; Rutas ciclistas y para peatones; Patrones de movilidad entre ciudades; Modos de transporte; Cuestiones relacionadas con la gestión financiera; Cuadro de mando y/o medidas de monitorización.
 - Indicadores que se ven mejorados al aplicar la práctica, a señalar uno o varios entre los siguientes: Porcentaje de reducción de las emisiones de CO2 debidas al transporte; Porcentaje de ciudades implicadas en la implementación de un plan de movilidad sostenible; Porcentaje de reducción de partículas en el aire en las capitales de provincia; Porcentaje de conexiones eficientes de transporte en la región; Porcentaje de pasajeros que utilizan el transporte público; Porcentaje de incremento de la calidad de vida de los ciudadanos; Porcentaje de viajes en transporte público o vehículos de bajo consumo.

- Breve descripción de la práctica, destacando: Retos abordados, solución implementada y factores que la convierten en una práctica exitosa en la región.
- Principales resultados conseguidos con la práctica.
- Lecciones aprendidas.

Las temáticas o ámbitos fueron definidos a partir de las prioridades establecidas por INTERREG EUROPE y de las principales tendencias en movilidad existentes a nivel internacional.

Los indicadores que deben mejorarse con la aplicación de la buena práctica fueron definidos a partir del listado de indicadores que cada una de las regiones participantes en REGIO-MOB determinaron como claves para sus instrumentos políticos actualmente vigentes en esta movilidad regional y sobre los que se proponen introducir cambios.

- b) **Selección, descripción y priorización mediante AHP de los criterios de evaluación de las buenas prácticas.** Los criterios definidos para ser aplicados al seleccionar las buenas prácticas que finalmente se transferirían en los talleres de trabajo interregionales, fueron:
- Alineamiento de la práctica con la estrategia de mi región.
 - Nivel de impacto esperado al ejecutar la práctica en mi región
 - Facilidad para replicar la práctica en mi región.

De esta manera, se logrará que las prácticas que se transfieran en los talleres sean aquellas que:

- Están más alineadas con el mayor número de estrategias regionales.
- Son las más fáciles de replicar en el mayor número de regiones.
- Tienen en más algo nivel de impacto esperado en el mayor número de regiones.

Las evaluaciones de las prácticas respecto a estos tres criterios se han realizado aplicando la escala que se muestra en la tabla 2.

Escala	Significado
0	No cumple el criterio.
1	Cumple parcialmente el criterio.
2	Cumple totalmente el criterio.

Tabla 2. Escala aplicada en las evaluaciones de las buenas prácticas respecto a cada criterio en el Proyecto REGIO-MOB.

Para la priorización de los criterios de evaluación se ha aplicado la técnica *Analytic Hierarchy Process* (AHP) siguiendo las pautas descritas en [7]. AHP se basa en el conocimiento y experiencia de los actores participantes, en este caso, participantes en el proyecto REGIO-MOB ya sea como socio o como *stakeholder*.

AHP consiste en realizar comparaciones entre pares de elementos (en este caso, pares de criterios) y, utilizando el álgebra matricial, determinar las prioridades entre éstos.

Entre los motivos que fundamentan la elección de este método destaca que es sencillo, lógico y estructurado, basado en la descomposición de un objetivo o problema en una estructura jerárquica de factores o subproblemas. Así, al resolver estos últimos, y manteniendo la relación existente entre ellos, se consigue la solución del problema inicial.

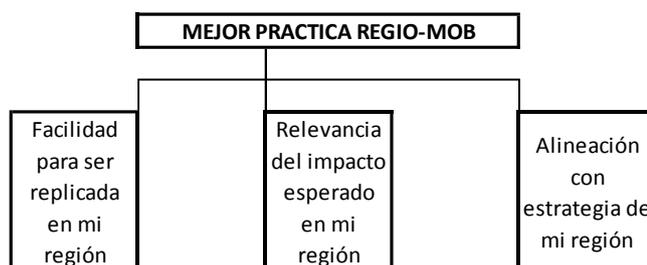


Figura 1. Modelo jerárquico multicriterio AHP utilizado.

A cada experto se le ha pedido que rellenara un cuestionario que refleja la matriz de valoración (matriz cuadrada donde aparecen tantas filas como columnas y como criterios a comparar). Los elementos c_{ij} de esta matriz (en adelante, matriz de comparación) reflejan los juicios de valor de cada experto, expresados a través de la escala numérica de [7].

Una vez realizadas las evaluaciones individuales de los expertos, se ha analizado la consistencia y se ha obtenido un vector cuyas componentes reflejan el peso que tiene, para cada experto participante, cada criterio que se ha comparado. Se comprueba que la suma de estas componentes es uno.

A partir de ello, y aplicando las pautas dadas por la referencia [8], se han determinado las prioridades locales de cada criterio considerando de forma agregada las opiniones de todos los expertos.

- c) **Aplicación del modelo de puntuación ponderada**, utilizando los resultados de los pasos anteriores, para llegar a determinar, de forma consensuada, las mejores prácticas de movilidad regional sostenible (2 de cada país participante en REGIO-MOB).

El modelo de puntuación ponderada es una herramienta potente pero a la vez flexible cuyo fin es facilitar la comparación de elementos similares (en este caso, buenas prácticas de movilidad regional) respecto a un listado de criterios o requisitos priorizados.

Siguiendo las recomendaciones de [9], [10] se ha preparado una hoja de evaluación, donde cada región, haciendo partícipes a sus principales grupos de interés, ha evaluado las prácticas propuestas por el resto de las regiones, según los tres criterios de evaluación definidos en el marco del proyecto.

Title of the best practice	Evaluation criteria		
	Alignment with the strategy of my region Scale: 0 (not meet), 1 (partially meet), 2 (fully meet)	Relevance of the expected impact in my region Scale: 0 (not meet), 1 (partially meet), 2 (fully meet)	Ease to be replicated in my region Scale: 0 (not meet), 1 (partially meet), 2 (fully meet)
1- EGNATIA MOTORWAY (TRAFFIC) OBSERVATORY	0	0	0
2- EVALUATION OF ROAD TRAFFIC ACCIDENT DATA IN WESTERN MACEDONIA	0	0	0
3- NATIONAL WILDLIFE OBSERVATION NETWORK	0	0	0
4- PLANNING OF WASTE TRANSPORT/TRANSFER OF THE INTEGRATED WASTE MANAGEMENT SYSTEM OF W. MACEDONIA	0	0	0
5-GREEN EMOTION	2	2	2

Figura 2. Ejemplo de Hoja de Evaluación utilizada.

A partir de ello, se han agregado las evaluaciones realizadas por todos los socios, sumándolas criterio a criterio, sumando las puntuaciones dadas a cada práctica en cada criterio por parte de cada región participante en el proyecto REGIO-MOB (Ecuación 1).

$$P_{ij} = \sum_{k=1}^{k=7} P_{ijk} \quad \text{Ecuación 1}$$

Donde:

- P_{ij} es la puntuación de la práctica i en el criterio j.
- P_{ijk} es la puntuación dada por la región k a la práctica i en el criterio j.

Finalmente se ha sumado el resultado de multiplicar cada una de estas puntuaciones por el valor de priorización de cada criterio según la Ecuación 2:

$$P_i = \sum_{j=1}^{j=3} P_{ij} * C_j \quad \text{Ecuación 2}$$

Donde:

- P_i es la puntuación final de la práctica i.
- C_j es el peso o valor de priorización del criterio j (calculado mediante AHP).

Teniendo en cuenta los valores P de cada práctica, se procede a la selección de aquellas que serán transferidas en los talleres interregionales como aquellas que hayan obtenido los valores P más elevados.

Resultados

Nueve expertos de siete países europeos diferentes, todos ellos de entidades socias del proyecto REGIO-MOB, participaron en la aplicación de AHP.

La matriz de decisión obtenida es la que se muestra en la Tabla 3:

Buena práctica REGIO MOB	Experto 1	Experto 2	Experto 3	Experto 4	Experto 5	Experto 6	Experto 7	Experto 8	Experto 9
C1*	0,1429	0,1429	0,4444	0,4444	0,2746	0,4444	0,4444	0,2364	0,1429
C2*	0,1429	0,1429	0,1111	0,1111	0,0683	0,1111	0,1111	0,0623	0,1429
C3*	0,7143	0,7143	0,4444	0,4444	0,6571	0,4444	0,4444	0,7013	0,7143
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1

*C1: Facilidad para replicar la práctica en mi región. C2: Nivel de impacto esperado al ejecutar la práctica en mi región. C3: Alineamiento de la práctica con la estrategia de mi región.

Tabla 3. Matriz de decisión sobre los criterios aplicados para seleccionar las mejores prácticas en el Proyecto REGIO-MOB.

Se observa que todos los expertos han considerado el criterio C3 como muy importante (5 de ellos, como el criterio más importante y 4 como el criterio más importante junto con el C1).

Los valores de priorización obtenidos finalmente para los criterios de evaluación son los que se muestran en la Tabla 4:

Criterio	Valor de la prioridad
C1: Facilidad para replicar la práctica en mi región	0,31
C2: Nivel de impacto esperado al ejecutar la práctica en mi región.	0,13
C3: Alineamiento de la práctica con la estrategia de mi región.	0,56
Total	1

Tabla 4. Valor de la prioridad de cada criterio aplicado en el proceso de selección. Proyecto REGIO-MOB.

La Tabla 4 muestra cómo los expertos han considerado que el criterio “Alineamiento de una buena práctica con la estrategia de mi región” es el criterio más importante a la hora de seleccionarla para su transferencia a través de los talleres de trabajo (56%). El siguiente criterio sería “Facilidad de una buena práctica para ser replicada en mi región”

(31%) y finalmente, el criterio con menor peso sería la “Relevancia del impacto esperado de la buena práctica en mi region” (13%).

A partir de las evaluaciones realizadas por las diferentes regiones participantes en REGIO-MOB y teniendo en cuenta los valores de priorización obtenidos aplicando AHP, se obtuvieron los siguientes resultados (Tabla 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11).

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- ECOTRIP - EMISSION AND CONSUMPTION CALCULATION SOFTWARE BASED ON TRIP DATA MEASURED BY VEHICLE ON-BOARD UNIT.	5	8	7	6,51
P2- ROAD SAFETY PLAN OF ROME.	5	7	7	6,38
P3- CATCH – MR - COOPERATIVE APPROACHES TO TRANSPORT CHALLENGES IN METROPOLITAN REGIONS.	4	5	8	6,37
P4- PASTA – PHYSICAL ACTIVITY THROUGH SUSTAINABLE TRANSPORT APPROACH.	7	8	9	8,25
P5- LIMIT4WEDA - LIGHT MOBILITY FOR WEAK DEMAND AREAS.	8	8	10	9,12
P6- RETROFIT – NATIONAL REGULATION CONCERNING THE INSTALLATION PROCEDURES OF ENERGY REGENERATION SYSTEM FOR ELECTRIC VEHICLE.	3	6	6	5,07

Tabla 5. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Regional Association of Lazio Municipalities (Italia). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- REGIONAL REGULATION FOR URBAN AND METROPOLITAN TRANSPORT OF PASSENGERS IN ANDALUSIA	5	4	4	4,31
P2- COORDINATION SYSTEM OF SUSTAINABLE MOBILITY STRATEGIES AT REGIONAL LEVEL	8	9	9	8,69

- ANDALUSIAN NETWORK OF TRANSPORT CONSORTIA - METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITY				
P3- OPEN ARCHITECTURE NETWORK OF TRANSPORT: SYSTEMS OF STANDARDISATION AND HOMOLOGATION.	7	8	7	7,13
P4- BUS+BICI SERVICE	9	10	11	10,25
P5- COMMON TECHNOLOGICAL SOLUTIONS FOR ALL THE CONSORTIA- METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITY	8	7	8	7,87

Tabla 6. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Instituto Andaluz de Tecnología (España). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- GORENSKA ELECTRO TRIP	6	7	7	6,69
P2- FIRST REGIONAL SPATIAL DEVELOPMENT CONCEPT AND STRATEGY WITH ACTIVE PARTICIPATION OF MUNICIPALITIES IN LJUBLJANA URBAN REGION	7	8	9	8,25
P3- IMPLEMENTATION OF PARK AND RIDE SYSTEMS IN LJUBLJANA URBAN REGION	8	10	10	9,38
P4- DEMAND_RESPONSE TRANSPORT SERVICE AND PUBLIC TRANSPORT IDENTIFICACION CARDS FOR PERSONS WITH DISABILITIES IN LJUBLJANA URBAN REGION	5	7	9	7,5
P5- SUBSIDIZED TICKETS FOR PUPILS, STUDENTS AND EDUCATION OF THE ADULT PARTICIPANTS	5	7	7	6,38
P6- SUPPORTING THE PREPARATION OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS (SUMPS) AND ITS IMPLEMENTATION IN MUNICIPALITIES WITH EU FUNDS THROUGH THE OPERATIONAL PROGRAMME FOR THE IMPLEMENTATION OF EU	5	6	9	7,37

COHESION POLICY IN THE PERIOD 2014-2020				
---	--	--	--	--

Tabla 7. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Institute de Traffic and Transport Ljubljana (Eslovenia). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- FAST AGGLOMERATION RAILWAY	4	5	9	6,93
P2- BIOGAS FROM INOPERATIVE LANDFILL	4	4	4	4
P3- ECODRIVING TECHNIQUES	6	7	7	6,69
P4- GOOD PLANNING WHEN USING HEAVY MACHINES	5	5	3	3,88
P5- TELE-BUS	6	8	11	9,06

Tabla 8. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Niepolomice Municipality (Polonia). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- CAR-SHARING /CARPOOLING	9	10	10	9,69
P2- E-BIKE NET	10	11	10	10,13
P3- HYPERION, THE FIRST ELECTRIC TRAIN IN ROMANIA – IMPROVING THE REGIONAL MOBILITY	4	3	3	3,31
P4- RING ROAD FOR DRAGASANI MUNICIPALITY – INTERCITIES MOBILITY AND ACCESSIBILITY	2	3	2	2,13
P5- RING ROAD FOR TARGU JIU MUNICIPALITY – INTERCITIES MOBILITY AND ACCESSIBILITY	2	2	2	2
P6- ORIENTATION AND COORDINATION TOOL FOR PROJECTS REGARDING TRANSPORTATION AND MOBILITY IN SOUTH WEST OLTENIA REGION	3	5	7	5,5

Tabla 9. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Regional Development Agency South-West Oltenia (Rumanía). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- EGNATIA MOTORWAY (TRAFFIC) OBSERVATORY	2	2	2	2,56
P2- EVALUATION OF ROAD TRAFFIC ACCIDENT DATA IN WESTERN MACEDONIA	3	5	3	4,38
P3- NATIONAL WILDLIFE OBSERVATION NETWORK	3	4	3	3,69
P4- PLANNING OF WASTE TRANSPORT/TRANSFER OF THE INTEGRATED WASTE MANAGEMENT SYSTEM OF W. MACEDONIA	4	4	4	3,44
P5-GREEN EMOTION	6	7	6	7,25

Tabla 10. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por Region of Western Macedonia (Grecia). Proyecto REGIO-MOB.

Título de la buena práctica	C1	C2	C3	Puntuación total
	0,31	0,13	0,56	
P1- FLOW CENTER	1	1	1	1
P2- BUS PRIORITY LANES – “GREEN WAYS”	5	7	5	5,82
P3- PARK & RIDE FACILITIES	10	10	10	10,56
P4- SPECIFIC ROUTE QUEUE MANAGEMENT (ICT)	7	9	7	8,38
P5- BUS REAL TIME PASSENGER INFORMATION (RTPI)	7	6	7	6,31
P6- SESTRAN SUSTAINABLE AND ACTIVE TRAVEL GRANTS	7	7	7	6,44
P7- COORDINATED DEVELOPMENT OF THE REGION'S TRANSPORT STRATEGY (RTS) AND STRATEGIC DEVELOPMENT PLAN (SDP)	7	6	7	7,43
P8- STRATEGIC CROSS	4	5	4	5,81

BOUNDARY CYCLE DEVELOPMENT				
P9- THISTLE CARD (EQUALITY FORUM)	5	5	5	5
P10- SESTRAN TRIPSHARE	7	8	7	7,13

Tabla 10. Puntuaciones obtenidas por las buenas prácticas propuestas por South-East Scotland Transport Partnership (Reino Unido). Proyecto REGIO-MOB.

Conclusiones

Aplicando de forma combinada el método AHP y el modelo de puntuación ponderada, el proyecto REGIO-MOB selecciona, a través de la participación de más de 150 profesionales europeos vinculados a la movilidad regional sostenible, las 14 mejores prácticas más alineadas con el mayor número de estrategias regionales, que son más fácilmente replicables en la mayoría de estas regiones y de las que se espera un mayor impacto en el mayor número de regiones participantes en el proyecto. Todas ellas serán transferidas en diferentes talleres interregionales en 2017.

La metodología AHP fue utilizada ya para seleccionar mejores prácticas en el proyecto CLIMEPORT [11] donde se establecía una serie de buenas prácticas a llevar a cabo en los puertos participantes con objeto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en puertos y zonas pertenecientes a los mismos. CLIMEPORT aplicaba AHP en varias fases. En el proyecto REGIO-MOB se ha combinado AHP y el modelo de puntuación ponderada debido al elevado número de prácticas a evaluar (43) y al alto número de expertos participantes (7 socios del proyecto REGIO-MOB) y que hacían muy compleja la aplicación de AHP aunque se hubieran distinguido dos o más fases. Esto último hubiera en todo caso dificultado aún más el proceso de evaluación al ser objetivo del proyecto hacer partícipes al mayor número posible de grupos de interés en las distintas regiones.

De esta manera, REGIO-MOB ha basado su despliegue en dos pilares claves: Alta participación de los *stakeholders* de la movilidad regional y aplicación de técnicas científico-técnicas fundamentadas que combinan elementos cualitativos y cuantitativos para facilitar una toma de decisión (en este caso: la selección de buenas prácticas a transferir). Es preciso destacar que REGIO-MOB no se plantea la identificación de las mejores prácticas entendido ello en un sentido amplio y generalista, sino que su objetivo en esta fase del programa de trabajo es la identificación de las que podrían considerarse “las mejores prácticas para ser transferidas entre sus socios en el marco del proyecto”. Es por ello que la metodología aplicada y los resultados obtenidos solo son directamente válidos para proyectos en los que se planteen objetivos similares a REGIO-MOB y bajo las mismas premisas.

Por otro lado, el resultado del estudio al que se ha llegado podría ser de alto interés para el establecimiento de líneas estratégicas para el desarrollo de la movilidad regional en Europa, ya que identifica intereses y puntos fuertes en diversas regiones europeas.

Como limitación principal del estudio cabe destacar la posibilidad de que algunas prácticas seleccionadas para ser transferidas, aun respondiendo en líneas generales a los intereses de todos los socios, no proporcionen un valor añadido relevante a alguno de

ellos, ya que en general la metodología va enfocada a dar la mejor respuesta al mayor número de regiones. En el proyecto REGIO-MOB se han identificado estos casos y se ha propuesto la organización de un número limitado de sesiones de transferencia de conocimientos centradas en unas terceras buenas prácticas en las regiones donde se ha visto necesario, de manera que globalmente los talleres interregionales cubran las necesidades e intereses de todos los socios. Adicionalmente, sería conveniente definir una única dinámica de trabajo a nivel regional a la hora de realizar las evaluaciones, ya que en el proyecto REGIO-MOB el único requisito fue el implicar a los principales grupos de interés de la movilidad regional en las distintas regiones participantes.

Como líneas de trabajo futuras se propone ampliar el estudio considerando criterios más concretos, como por ejemplo los recursos necesarios para desarrollar una buena práctica, así como trabajar en la definición de planes estratégicos de desarrollo de la movilidad regional a nivel europeo.

Bibliografía

- [1] Stussi, R., Casimiro, C., Mastretta, M., Paisana, J.M., Bergerhoff, J., Quental, N. (2013). "Why reinvent the Wheel? Capitalising on regional policy achievements in promoting sustainable transport". Joint Technical Secretariat of the Interreg IVC Programme 2007-2013.
- [2] Comisión Europea. (2011). "Libro Blanco del Transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible". Consultado en octubre 2016 en: http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf.
- [3] Eurostat. (2013). "Energy, transport and environment indicators. (2013)". Consultado en octubre de 2016 en: www.ec.europa.eu/eurostat
- [4] Comisión Europea. (2010) "Comunicación de la Comisión Europea. COM(2010) 2020 final. EUROPA 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. Bruselas, 3.3.2010".
- [5] Stussi, R., Casimiro, C., Mastretta, M., Paisana, J.M., Bergerhoff, J., Quental, N. (2014). "INTERREG IVC analysis report. Sustainable transport". Interreg IVC.
- [6] Interreg Europe (2014). "INTERREG EUROPE 2014-2020. CCI 2014 TC 16 RFIR 001. Cooperation Programme document. Final". Consultado en octubre de 2016 en: <http://www.interregeurope.eu/>
- [7] Saaty TL. (1980). "The Analytic Hierarchy Process", New York: MacGraw-Hill.
- [8] Aldian A, Taylor MA. (2005). "A consistent method to determine flexible criteria weights for multicriteria transport project evaluation in developing countries". Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, p. 3948-3963. <http://doi.org/10.11175/easts.6.3948>
- [9] Zimmer, D. (2011). "What is the Weighted Scoring Method?". Consultado en octubre de 2016 en: <http://terms.ameagle.com/2011/01/david.html>
- [10] Zimmer, D. (2014). "Plugging the Holes in the Weighted Scoring Model". Consultado en octubre de 2016 en: <http://terms.ameagle.com/2014/10/plugging-holes-in-weighted-scoring-model.html>
- [11] Cloquell-Ballester V, Cloquell-Ballester V, Santamarina-Siurana C, Siurana-Vicent M. (2013). "Double multicriteria evaluation of best energy practices in

Mediterranean Ports". 17th International Congress on Project Management and Engineering Logroño, 17-19th July 2013.

Áreas temáticas: Movilidad; Energía, eficiencia y cambio climático.

Otras áreas temáticas: Tecnología e innovación.

Palabras clave: buenas prácticas; priorización; AHP; modelo de puntuación ponderada; movilidad regional.

Autores: Gracia Buiza Camacho (IAT); Charo Camacho Cabello (IAT); M^a José González Sánchez (IAT); Olga Aguilera Ortega (IAT).