



Planificación de Triple Acceso para un Futuro Incierto – **Guía para Profesionales**

Versión resumida

Marzo 2024

La planificación del futuro evoluciona continuamente en un mundo cambiante. Lo que hicimos en el pasado no funcionará para el futuro. Incluso los cambios recientes, con una tendencia de planificación del transporte orientada por una visión y enfocada en las personas en lugar del tráfico, son insuficientes.

Este documento es un resumen del nuevo Manual que representa el siguiente paso. Representa una forma de pensar y actuar cuya intención es marcar el camino del **cambio de una Planificación del Transporte bajo un paradigma de “predecir y proveer”, a una “Planificación de Triple Acceso” bajo un paradigma de “decidir y proveer”**. Es decir, es un planteamiento orientado por una visión, en lugar de por una predicción. Considera la accesibilidad digital junto a la proximidad espacial y movilidad (que constituyen el “triple acceso”). También incluye la consideración de la **incertidumbre** propia del futuro.

Este resumen ofrece una lectura mucho más corta que la del Manual y no debe ser considerada como un sustituto. Ambas requieren que quien lee tenga la predisposición a invertir tiempo en contemplar como planificamos para el futuro.

El Manual es una guía de acompañamiento para quienes ya están familiarizados con la planificación del transporte u otras formas de planificación. Explica la **perspectiva del triple acceso** en materia de planificación, la gestión de la **incertidumbre**, la consideración del **acceso a bienes y servicios** y los **retos organizativos e institucionales** asociados a la Planificación de Triple Acceso. Para cada uno de estos temas se examinan cuatro fases de planificación: (i) **Filosofía** - ¿por qué adoptar este enfoque?; (ii) **Preparación y Análisis** - evaluación de la situación actual y futura; (iii) **Elaboración de la Estrategia** – determinación de visiones/objetivos y de enfoques para alcanzarlos; y (iv) **Planificación de Medidas** - identificación más precisa de lo que se debe hacer para conseguir estos objetivos. La primera es una fase de orientación importante (informal). Las otras fases reflejan las ya recogidas en la Planificación de Movilidad Urbana Sostenible europea (que también incluye implementación y monitorización).

Perspectiva de Triple Acceso

Filosofía

Planificar, es prepararse para dar forma al futuro de un sistema – primero, debemos comprender el sistema que queremos reformar. Los desplazamientos son a menudo considerados como una demanda derivada de nuestros deseos o necesidades de acceder a gente, bienes, empleo, servicios y otras oportunidades. La satisfacción de necesidades en materia de acceso se apoya en gran medida sobre el sistema de transporte, cuya planificación opera tradicionalmente bajo un paradigma de “predicción y provisión” donde se realizan previsiones de la demanda futura para evaluar la infraestructura de transporte y los servicios necesarios para responder a dicha demanda. Este enfoque ha tendido a ignorar la contribución de la proximidad espacial y de la conectividad digital para satisfacer las necesidades de accesibilidad de la gente de una manera más sostenible.

La alternativa es un paradigma de “decidir y proveer”, orientado por una visión en lugar de por una predicción, permitiendo identificar el futuro que se prefiere en materia de accesibilidad, y caminos alternativos (habilitando adaptaciones si es necesario) hacia ese futuro. **En la era digital, la accesibilidad puede darse cada vez más por vía de la conectividad digital, al igual que por la movilidad física y la proximidad espacial.**

El Sistema de Triple Acceso al transporte, a los usos del suelo y a las telecomunicaciones es el mundo en el que vivimos. Durante la pandemia de COVID-19, hemos demostrado nuestra increíble capacidad para adaptar nuestro comportamiento cuando las circunstancias cambian. También hemos tomado conciencia de la resiliencia que aporta a la sociedad un Sistema de Triple Acceso. Para planificar el futuro de ese sistema, necesitamos **una Planificación de Triple Acceso**.

El Sistema de Triple Acceso ofrece enormes posibilidades de mantener una vida urbana donde se favorezca la actividad económica y la justicia social de forma compatible con la necesidad de reducir las emisiones de efecto invernadero.

Planificando este sistema, proveemos a la sociedad del apoyo que necesita para responder a las necesidades de acceso, pues favorece la redistribución de la demanda de acceso. La accesibilidad digital (el acceso a actividades vía infraestructura digital) puede contribuir a aligerar las cargas impuestas al sistema de transporte si planteamos la movilidad bajo un ángulo de triple acceso.

Es importante evaluar las capacidades de este enfoque. Funciona mejor que la planificación convencional de transportes, pero eso no lo hace una opción más fácil para quienes planifican o deciden. Sus fortalezas, sus debilidades, sus oportunidades y sus amenazas tienen que valorarse antes de adoptarlo. **Esto refleja la importancia del principio de “reflexionar antes de planificar”.**

Preparación y análisis

Planificar para mejorar una situación debe empezar por entender dicha situación. Considerar solamente la situación actual de la *movilidad* conlleva el riesgo de ignorar la importancia combinada de la movilidad, la proximidad y la conectividad digital en la provisión de acceso – triple acceso.

La conectividad digital es condición necesaria pero no suficiente de la accesibilidad digital. La conectividad digital refleja la disponibilidad de infraestructura digital. **La accesibilidad digital concierne a la capacidad de utilizar la conectividad digital para realizar actividades.** Consiste en disponer de dispositivos apropiados, un conocimiento digital suficiente, y de disponibilidad, asequibilidad y pertinencia de actividades y servicios online para responder a las necesidades o a los deseos económicos y sociales de las personas. Puede parecer remarcable que **a pesar de que la conectividad y accesibilidad digital formen parte de la vida cotidiana de numerosas personas, puedan estar completamente ausentes en la planificación de los transportes y la movilidad.** Influencian la utilización de sistemas de transporte de varias formas: substituyen, estimulan, completan, redistribuyen, mejoran la eficacia, enriquecen e indirectamente afectan a los desplazamientos.

Es importante intentar articular nuestra comprensión del Sistema de Triple Acceso y del papel que podría desempeñar la conectividad digital junto a la proximidad espacial y la movilidad. El Pensamiento de Sistemas puede utilizarse para desarrollar modelos formales que pueden ayudarnos a comprender el comportamiento complejo de un sistema dinámico. **Necesitamos compartir, combinar y esquematizar nuestros modelos mentales para establecer una comprensión común del sistema en el que nuestra planificación se centra.** Esto también contribuye a desarrollar capacidades institucionales en términos de aprendizaje mutuo más allá de las fronteras organizativas y a reforzar la confianza mutua. **Necesitamos compartir, combinar y escribir nuestros modelos mentales para establecer una comprensión común del sistema sobre el cual nuestra planificación se centra.** Esto también contribuye a desarrollar nuestras capacidades institucionales y

términos de aprendizaje mutuo más allá de las fronteras organizativas, y a reforzar la confianza mutua.

Si el concepto de accesibilidad puede ser poderoso y útil para orientar las políticas de transportes, es necesario disponer de indicadores o medidas concretas para evaluar la accesibilidad. También es importante adoptar la accesibilidad como un modo de pensamiento para influenciar la práctica, favoreciendo indicadores de accesibilidad simples en lugar de complejos. Los indicadores simples pueden permitir producir una representación de la variabilidad del Triple Acceso disponible para la población de una región que ayude a identificar los espacios donde se pueden aplicar mejoras. **Nuestra mente está abierta a perspectivas de futuro sobre la forma en la que la accesibilidad digital pueda cambiar y ser modificada de manera suficientemente significativa y substancial**, con las ramificaciones que esto pueda tener sobre la forma en la que planificamos en términos de transporte y de aprovechamiento de usos del suelo.

Dentro de una misma población, **la situación y las necesidades de las personas varían**. Estas variaciones pueden ser fácilmente ignoradas en la planificación y han sido ignoradas en el pasado al darle forma al entorno construido y a las formas de acceso disponibles. Esto ha exacerbado las experiencias discapacitantes y la desigualdad. Y ahora merece una atención particular.

Elaboración de la estrategia

La Planificación del Triple Acceso reconoce que un **cambio en la oferta de medios de acceso influye en los comportamientos de las personas y de las actividades**. También integra la incertidumbre en lugar de esconderla. Desde el punto de vista del triple acceso, el enfoque de elaboración de una estrategia debe estar basado en la comprensión del hecho de que la composición futura de la oferta y de la demanda de acceso no está predeterminada, sino que nos corresponde darle forma.

Una estrategia de triple acceso necesita una planificación y una toma de decisiones conjuntas en cuanto a transporte, usos del suelo y telecomunicaciones. Es necesario establecer algunos cambios institucionales necesarios para afrontar este planteamiento estratégico. Para que una estrategia de triple acceso sea apoyada y tenga la perspectiva de ser implementable y eficaz **no basta con que los profesionales de la planificación estén implicados. Necesita apoyo popular y político**. Los métodos participativos tienen un papel importante aquí.

Planificación de medidas

Se dice que si un problema se muestra a diferentes profesiones, obtendremos soluciones diferentes. En la práctica, el mejor prospecto puede venir de profesiones que trabajan juntas para entender el problema (o la oportunidad) y para asegurarse que propone un conjunto apropiado de alternativas.

Se necesitan alternativas que modifiquen la disponibilidad y el atractivo relativo de las opciones de accesibilidad. Es necesario afrontar seriamente medidas no vinculadas al transporte para resolver problemas de transporte. En el sistema de Triple Acceso, existen alternativas creíbles y atractivas a la utilización del coche para ciertos trayectos y para ciertas personas en determinados momentos. Las medidas de accesibilidad digital son cada vez más aplicadas y evolucionan más allá del marco habitual de la planificación de los transportes y de la movilidad. Las medidas de proximidad espacial y de conectividad digital

acompañan a las medidas de movilidad física (motorizada) para desplegar una estrategia adaptada, aceptable y alcanzable que se pueda aplicar con éxito.

La Planificación de Triple Acceso abre incluso mayores beneficios compartidos allí donde la reducción del uso del coche surge de una mayor disponibilidad de alternativas. Esto introduce más flexibilidad en la vida de las personas a la vez que cambia la experiencia de acceso para todo el mundo. Clave para el éxito de la Planificación de Triple Acceso es la habilidad de reunir diferentes perspectivas y funciones administrativas en un diálogo participativo, aprendizaje compartido y acción conjunta.

Incertidumbre

Filosofía

Para trazar un camino determinado hacia el futuro, es necesario que los *futuros posibles* (esto es, que pueden suceder) y los *futuros preferibles* (los que deberían suceder / los que nos gustaría que sucedieran) se tengan en cuenta en paralelo a estrategias y medidas elaboradas para reducir los puntos ciegos entre ambos. Los futuros posibles son en gran parte determinados por acontecimientos imprevisibles. Las visiones y las preferencias pueden igualmente cambiar con el tiempo en razón de la evolución de normas y valores. **La reflexión sobre el futuro permite identificar los tipos y las amplitudes posibles de los problemas y de las oportunidades futuras en materia de movilidad y de accesibilidad, así como los medios de resolverlos.**

Los planificadores se enfrentan cada vez más a condiciones de incertidumbre a la hora de tomar o informar decisiones sobre un sistema para modificar sus resultados de la manera deseada. La incertidumbre es el espacio entre los conocimientos disponibles y los conocimientos que las personas que deciden realmente necesitarían para tener seguridad sobre las consecuencias de las políticas que han elegido. Puede haber incertidumbre en cuanto a la evolución futura del sistema, a la forma en la que el sistema funciona, en cuanto a la incidencia de los planes sobre los resultados del sistema, y a la forma en la cual los resultados del sistema se encajan. **Además de diferentes formas de incertidumbre, los planificadores están igualmente confrontados a diferentes niveles de incertidumbre** abarcando desde el *determinismo* hasta la *completa ignorancia*. Las prácticas de planificación tradicionales reconocen generalmente niveles débiles de incertidumbre al no reconocer o al no tratar los niveles de incertidumbre más altos. Ignorar la incertidumbre puede conducir a graves errores de decisión y a resultados de planificación. A la inversa, los planes concebidos para tener en cuenta la incertidumbre (planes robustos), darán mejores resultados que los planes concebidos para funcionar bien solamente en un mundo de futuro específico.

Preparación y análisis

Los escenarios nos ayudan a explorar diferentes futuros *posibles* teniendo en cuenta diferentes tipos de incertidumbre. Representan futuros alternativos que son moldeados por fuerzas internas y externas. Pueden ser cualitativos, cuantitativos o una combinación de ambas.

Los escenarios predictivos tradicionales están basados en predicciones del futuro, compuestos de tendencias basadas en datos. Los escenarios *plausibles* son escenarios que exploran en mayor medida qué podría suceder, sobre la base de nuestra comprensión actual del funcionamiento del mundo, y qué debería entonces ser tenido en cuenta para

ensayar una estrategia potencial (y las medidas que contienen). El objetivo es **encontrar una estrategia prometedora que ofrezca a la vez un futuro preferible para la región (una visión) y que funcione bien en diferentes futuros plausibles (una estrategia robusta).**

Es importante tener una representación de todos los sectores del transporte, del espacio y de lo digital, a fin de crear escenarios plausibles de triple acceso. La implicación de diferentes partes en esta planificación de escenarios ayudará a comprender mejor lo que el futuro nos tiene reservados, propiciará el intercambio de ideas y favorecerá un sentimiento de pertenencia a los escenarios que emerjan. El resultado es un conjunto de **escenarios plausibles para el proceso de planificación que sean creíbles, coherentes y estimulantes.**

Desarrollo de la Estrategia

Un proceso de visión consiste generalmente en una fase de divergencia (los participantes expresan sus ideas, sus preferencias y sus diferentes futuros deseados) y una fase de convergencia (los datos recopilados en la fase divergente se interpretan, analizan y son convertidos en una visión o un conjunto de visiones). El proceso se puede poner en marcha mediante diferentes métodos participativos (generalmente talleres de grupos de discusión) que reúnen a participantes de diferentes puntos de vista. **La incertidumbre tiene un papel en la creación de la visión.** Las preferencias de las partes implicadas puede cambiar de manera impredecible a lo largo del tiempo (y habrá nuevas partes implicadas). Los objetivos, y en particular las tensiones entre objetivos pueden cambiar.

Los futuros preferidos (triple acceso) son escenarios normativos. Aunque todos los tipos de desarrollo de escenarios incluyen idealmente a partes implicadas, para escenarios normativos es una necesidad. **Los ejercicios de visión compartida requieren un alto nivel de transparencia, equilibrio y credibilidad, donde las tensiones son estudiadas y discutidas de manera constante con todas las partes** en función de su nivel de implicación.

En un mundo cambiante de manera imprevisible, es importante **introducir la incertidumbre en la psique de quienes cocrean visiones, animándoles a abrir su mente a eso que se puede considerar como “utopías plausibles”.** Los consejos en materia de visión participativa inciden principalmente en evitar apoyarse únicamente en ‘los de siempre’, ya que tienden a estar fuertemente sesgados en base a sus antecedentes profesionales y a su experiencia. En caso de la Planificación de Triple Acceso, es importante incluir la participación de transportes, de gestión del territorio y de la gestión digital.

Planificación de medidas

Incluso si la visión se acepta, todavía puede haber numerosas incertidumbres sobre las medidas y los factores externos independientes de nuestra voluntad para llevarla a cabo. En el marco de la Planificación de Triple Acceso, los escenarios plausibles ayudan no solamente a reflexionar desde el principio sobre los procesos de planificación, también deben desempeñar un papel importante en la identificación de medidas. **Este “test de resistencia” en el marco de la Planificación de Triple Acceso implica un examen de medidas / intervenciones políticas y de su rendimiento en diferentes futuros posibles.**

Los test de resistencia aportan una mayor confianza en la puesta en marcha de una planificación robusta que un enfoque tradicional de la planificación de transporte basada en

las predicciones, que yacen sobre la hipótesis del futuro “más probable”. Sin embargo, una incertidumbre más elevada puede requerir una robustez dinámica o adaptativa. La planificación adaptativa puede adquirir robustez al permitir la aplicación de un contexto de incertidumbre amplia vigilando los cambios y poniendo medidas de urgencia para remodelar o reorientar la aplicación en función de nuevos acontecimientos.

Acceso a Bienes

Filosofía

Alrededor de un tercio de emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al transporte están relacionadas con el transporte de mercancías. El crecimiento del comercio online y del reparto de última milla, en particular, han remodelado e incrementado la complejidad de los sistemas de transporte. Esto transfiere la responsabilidad de la distribución de las compras de los consumidores a las empresas de venta online y de reparto, conduciéndonos a un incremento en el movimiento de vehículos de carga. **El incremento del volumen de compras online y repartos de última milla han intensificado las ineficiencias (y creado nuevas) en los sistemas de transporte locales.** Muchos residentes están experimentando un creciente número de furgonetas y cargas no optimizadas transitando sus calles cada día, a menudo aparcadas de forma inapropiada durante las entregas.

La planificación de transportes tiende a estar principalmente estructurada sobre la circulación de personas más que de mercancías. En lo que concierne a la Planificación de Triple Acceso, **los movimientos de mercancías deberían ser tratados en paralelo a los movimientos de personas como una componente importante de las dinámicas de comportamiento de ventas y de preferencias en materia de acceso a bienes.** Dado su conocimiento sobre los lugares, la gente y los negocios a los que sirven, las autoridades locales están posicionadas de forma única para desempeñar un papel en el diseño e implementación de políticas y medidas que mejoren la sostenibilidad del reparto de última milla para apoyar la economía local y el bienestar de la comunidad. Sin embargo, muchas autoridades locales todavía no están preparadas para gestionar los retos de la distribución de mercancías.

Las tres dimensiones del Sistema de Triple Acceso pueden contribuir conjuntamente a mejorar el acceso de mercancías a la vez que limitan el impacto negativo de sus desplazamientos. La Planificación de Triple Acceso consiste en tener en cuenta los principales factores que influyen en la elección de los consumidores finales en la compra de productos online, en particular en lo que concierne a la forma en la que se ejecutan las entregas de sus productos, y la razón por la que las zonas urbanas pueden responder a las necesidades de planificación de un sistema de Triple Acceso eficaz.

Preparación y análisis

Al crear un modelo mental del Sistema de Triple Acceso y considerar variables que son específicas al campo de las mercancías, la siguiente complejidad debe ser tomada en cuenta: el comportamiento en la compra y las preferencias individuales; las partes implicadas en la distribución local de mercancías; el sistema local de reparto; y el diseño del espacio (áreas comerciales áreas residenciales, zonas de carga y descarga, centros logísticos). Los principales factores que los consumidores valoran cuando compran productos online también deberían tenerse en cuenta, especialmente con respecto a la forma en la que se entregan sus productos y cómo las áreas locales pueden responder.

Cuando se examinan los problemas (y las oportunidades), la perspectiva de accesibilidad de bienes enriquece la estrategia final. Con el aumento del número de entregas de última milla **se ha hecho imprescindible disponer de un sistema de planificación holística que integre el movimiento de mercancías en el sistema de transporte en su sentido más amplio.**

Elaboración de una estrategia

Decidir y proveer se aplica igualmente al acceso de bienes a fin de elaborar una visión que integre los objetivos específicos para mejorar la accesibilidad a los lugares, las oportunidades y a los bienes. El reparto local de mercancías plantea retos particulares en razón de la implicación de diversos actores con diversas necesidades. **La falta de datos de reparto de mercancías locales incrementa la dificultad de comprender el problema y de concebir estrategias apropiadas.** Es posible que el apoyo local a la gestión del reparto de mercancías no sea tan pronunciado como el que hay para gestionar movimientos de personas. La Planificación de Triple Acceso puede ser esencial para ayudar a las autoridades locales a compatibilizar los movimientos de mercancías, pues ayuda a integrar soluciones de distribución en la planificación a fin de resolver el problema de la accesibilidad.

Las interrelaciones del Sistema de Triple Acceso son muy pertinentes cuando se trata de lidiar con los movimientos de mercancías. En efecto, **las tasas crecientes de compras online y de repartos a domicilio suponen grandes retos para la accesibilidad,** la cual necesita utilizar un enfoque más holístico con medidas apropiadas que apunten a cada parte del Sistema de Triple Acceso.

La accesibilidad digital completa la logística de proximidad (por ejemplo, la proximidad espacial y los desplazamientos activos), reduciendo así la dependencia de la movilidad motorizada para un futuro sostenible. **La utilización de la Planificación de Triple Acceso para el transporte de mercancías ayuda a encontrar un buen equilibrio entre el apoyo económico local, la consecución de objetivos ambientales y la mejora de la calidad de vida de los residentes.**

Planificación de medidas

Con una mentalidad de Triple Acceso y políticas y planificación apropiadas, las áreas pueden apoyar la (re)integración de las instalaciones logísticas para facilitar y habilitar el cambio a una logística de sistemas eficiente y sostenible. Es importante considerar cómo involucrar a las partes (ej. Vendedores, operadores de logística, residentes) y promotoras para entender cuáles son las soluciones mejores y más aceptadas en la zona.

Las actividades vinculadas a la carga y descarga son generalmente dirigidas por empresas y menos reguladas por las autoridades locales, a pesar del impacto cada vez más importante que tienen sobre la calidad de vida del territorio. Existen retos potenciales en la aplicación de medidas en lo que concierne a competencias y conocimientos del equipo para informar el proceso de pensamiento, para hablar el 'argot' de la logística, entender las necesidades y expectativas de las partes y para que los datos puedan valorar la potencial efectividad de las medidas. Considera incluir en el equipo de planificación un planificador digital que planee más actividades para hacer (o gestionar) online y que trabaje con los planificadores de transporte y territorio para entender qué tipo de impacto pueden tener estas actividades.

Utilizar el enfoque de triple acceso cuando se diseñan medidas para el movimiento de bienes puede ayudar a resolver problemas transversales, como ruido, congestión y seguridad vial relacionadas con los vehículos de reparto. Algunos problemas relacionados con la demanda pueden requerir soluciones más holísticas, incluyendo alianzas con el sector privado.

Afrontar los retos organizacionales e institucionales

La Planificación de Triple Acceso no puede hacerse sobre un lienzo en blanco. Debe ser adoptada por organizaciones, y tiene que encajar con instituciones existentes (entendidas aquí como formas de hacer planificación – formal e informal). Los retos organizacionales e institucionales se sitúan en un contexto de gobernanza.

Filosofía

A medida que el pensamiento y la práctica de la Planificación de Triple Acceso se generalicen, las organizaciones y en particular las instituciones deberán cambiar. Habrá que **tener en cuenta los marcos institucionales formales e informales y las prácticas de gobernanza desde el principio del proceso y reducir así la incertidumbre causada** por las instituciones informales (siendo sus impactos sobre los procesos de otra forma potencialmente “invisibles”).

La Planificación de Triple Acceso es una innovación que se difuminará en normas institucionales más grandes, encontrando primero a las organizaciones preparadas para ser innovadoras o personas que deseen adoptar la práctica, después dirigiéndose en su momento a organizaciones más lentas en la adopción y quizás al final a organizaciones y/o instituciones más lentas o más reticentes a adoptar el cambio.

Una parte de la Planificación de Triple Acceso consiste en adoptar un enfoque centrado en la visión más que en la previsión, en la cuál en lugar de tener una oferta centrada sobre la demanda, hay una demanda centrada sobre la oferta. Se trata de **una nueva forma de pensar que ciertos políticos y planificadores serán reticentes a adoptar**. La mejor respuesta a esto será proveer evidencia sobre el hecho de que predecir y proveer no ha tenido éxito en proveer y que **decidir y proveer cuesta menos y conlleva menos riesgos**.

Preparación y análisis

Los métodos de trabajo y de pensamiento existentes tienen una gran incidencia sobre los datos recogidos para el proceso de planificación y sus formas. Se trata de una cuestión institucional. Esto puede a su vez influir sobre la forma en que la incertidumbre se gestiona (en particular cuando se asume que los datos recogidos tienen un determinado nivel de certidumbre). Puede influir sobre las representaciones futuras del sistema de transporte y sobre las medidas que aplica. Si los datos tomados están principalmente ligados a los desplazamientos en vehículo a motor, esto tendrá tendencia a falsear la producción de la visión y de medidas en favor de aquellas que están relacionadas con los vehículos a motor. Las hipótesis sobre la relevancia o no de los datos tomados deberían examinarse y, si se considera relevante, ponerse en cuestión.

Una vez que los planificadores acuerden que trabajan con niveles de incertidumbre más elevados, esto implica que nuevos métodos son necesarios. *Los escenarios plausibles* son muy distintos de los escenarios predictivos tradicionales, y completamente diferentes de un conjunto de políticas (a menudo también llamadas escenarios estratégicos). La gente puede no sentirse cómoda con estos escenarios porque pueden ser percibidos como escasos de

credibilidad, de rigor y de precisión en comparación con los que pueden presentar escenarios predictivos. **Es útil subrayar que las pruebas no son sinónimos de verdad cuando se trata del futuro y que más vale aproximadamente en lo cierto que estar exactamente equivocados.**

La implicación de profesionales de la modelización del transporte en las fases de Filosofía, de Preparación y de Análisis de la Planificación de Triple Acceso es un medio útil para identificar las etapas evolutivas prácticas y realizables de los enfoques analíticos. Esto contribuirá también a desarrollar la capacidad organizacional de planificar con ayuda de diferentes formas y escenarios. **Es importante implicar al público en la elaboración de escenarios pero no es fácil** porque la gente tiene tendencia, cuando habla de planificar el futuro del transporte (sin hablar de acceso), a pasar directamente a los proyectos (medidas) que juzgan importantes, y a no discutir el contexto estratégico. Resulta útil recurrir a profesionales de la facilitación de procesos.

Elaboración de la estrategia

Las capacidades organizativas son necesarias para asegurar la planificación y la toma de decisiones conjuntas en los campos de transporte, usos de suelo y telecomunicaciones, como recomienda el enfoque de la Planificación de Triple Acceso. Para conseguirlo, hace falta esencialmente abatir la departamentalización y coordinar la planificación entre áreas políticas. Para ello, **se necesitan cambios a fin de que los profesionales puedan aprender a conocerse y trabajar en equipo de manera regular.** A un nivel muy elemental, esto significa reuniones regulares entre diferentes profesionales para discutir desarrollos de la planificación bajo sus diferentes ángulos. Los servicios integrados y los espacios de trabajo co-localizados pueden igualmente contribuir a mejorar la planificación integrada.

Planificación de Medidas

Uno de los mensajes claves en el enfoque de Planificación de Triple Acceso es que, en la fase de Planificación de Medidas, conviene tener en cuenta el conjunto más amplio posible de medidas. A fin de dar a un plan la mejor oportunidad de ser más robusto de cara a la incertidumbre, **se recomienda elegir medidas adaptables y resilientes – que no son las medidas “típicas” de la planificación tradicional de transporte.**

Puede que las medidas consideradas como novedosas o no testadas no pasen nunca la etapa de Planificación de Medidas porque no son familiares, porque hay escepticismo en cuanto a su pertinencia, a su impacto y/o porque faltan conocimientos sobre la forma de incluirlas sobre los procesos tales como la modelización. Los planes de acción para remediar esto pueden incluir talleres y sesiones de formación sobre las diferentes medidas para discutir su eficacia, y formar a colegas para que comprendan como las técnicas de modelización convencionales conducen a la selección de ciertos tipos de medidas y a la exclusión de otras.

La planificación de la accesibilidad es evidentemente esencial al concepto de Planificación de Triple Acceso en su conjunto, pero existen retos prácticos – institucionales entre otros – de los cuáles las organizaciones deben ser conscientes. **Aunque la Planificación de Triple Acceso no ofrece un enfoque más fácil, está más adaptada a los retos y oportunidades a los que nos enfrentamos hoy en día.**

Siguientes pasos

¿Que nos reserva el futuro? ¿En la tarea de planificar, tendremos menos certezas sobre *el futuro* de las que tenemos hoy? **Sería sabio suponer que los planificadores y los responsables políticos deberán hacerse cargo de afrontar la incertidumbre y adaptarse.**

A su vez, los desarrollos de la era digital en términos del arte de lo posible en materia de conectividad y accesibilidad digital parecen reforzar la importancia de adoptar una perspectiva de triple acceso cuando planificamos. **Es sorprendente que la planificación de movilidad y transportes haga tan poco por tener en cuenta explícitamente la accesibilidad digital. No es posible, de cara al futuro, seguir ignorándola.**

Este Manual es un hito en el camino del cambio y en la forma en la que le damos sentido al futuro, en la que lo preparamos y en la que lo afrontamos. Por favor, intégrenlo.

Citar de la siguiente manera:

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T. and Witzell, J. (2024). **Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners (Summary version)**, March. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/>

Este manual ha sido preparado en el marco del proyecto Triple Access Planning for Uncertain Futures. Este proyecto está financiado por el programa de investigación e innovación Horizon 2020 de la Unión Europea en el marco de la convención de subvención n° 875022 y en el marco de la iniciativa ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC) de JPI Urban Europe.

El manual completo (en inglés) puede consultarse en la dirección siguiente: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> o utilizando el código QR aquí abajo.



Traducción de Jose Almendros, Mott MacDonald