V I P: Very Important Passengers

Promoting public transport use by older people

Angelika Gasteiner

Salzburg AG, public transport provider, Customer Service

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

Older passengers – a special target group

- in 20 years 50% of our customers are over 60!
- Problems: accidents, safety, fears, car use
- Benefit: Mobility guarantees independent life
- Challenge: **Promoting public transport use**
- Target group: old and very old passengers

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

Integrated concept

- 1.) Training for passengers
- 2.) Safety brochure
- 3.) Events
- 4.) Adaption of bus
- 5.) Training of staff
- 6.) Communication with senior citizens
- 7.) Public Relation
- Conclusions

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

1.) Training for Seniors

- small groups, in bus depot
- 2 trainers, bus & driver
- welcoming protected atmosphere, no time pressure
- 2 sessions á 2 h
- day 1: practice on the bus, information, listen to FAQs day 2: joint bus ride, invitation to coffee & cake

- target: gain confidence, strengthen abilities & precaution
- Competence of trainers: Patience! Devotion!

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

Topics of Training

- practice on the bus
- request a seat
- getting on and off (!)
- door buttons, esp. pram button
- dangers of falling, self responsibility
- tips for handbags, sticks and walking frames
- „Tarzan in the jungle“

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

Service & Information

- Typical problems of seniors
- Answer to questions and complaints
- Fares, services (telephone)
- duty of bus-drivers

- 2nd day: bus practice ride, café
- Info-bag with individual time table, network map in large print, magnifier, give aways, brochure

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

2.) Safety brochure

Mobil sein – dabei sein
Sicher mit dem Bus fahren

Tipps für ältere Busfahrgäste

Ein Kooperationsprojekt von:

ZGB

StadtBus
SAUBER. LEISE. OBUS.

- Tips for safe bus ride
- Follow-up of training content
- Information as memory aid
- Directions for exercise
- Information about fares, services and contact

- Dissemination at clubs, info-stands, direct mail, service centre

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

3.) Events

- annual „Mobility Day“
- Exhibition and Lectures
- All modes of Mobility

- „Day of the open door“
- Activities during European Mobility week
- Information stands at weekly market
- Special bus rides with guide „Explore your city“

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

StadtBus

4.) Adaption Bus

- Low floor busses with ramp
- Acoustic and optical information
- Ideal seats marked and reserved for seniors
- Fixing band for walking frames
- Markings on steps and handles
- Button for prams = door delay button = more time = less stress

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

5.) Training of drivers

- Focus on senior passengers
- develop consideration and understanding
- Important customers! Specific needs!
- Stop close to pavement, lower vehicle!
- Getting on at the front door, wait, offer help

- „tool box“ for driver training = hands-on course of instruction with DVD, ready to use
- www.aeneas-project.eu

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

6.) Customer Service
Direct Human Contact

- „Communication“ versus „Information“
- Information stands (street parties, markets..)
- Visits and presentations at senior-clubs
- No ticket machines but service centre and drivers
- one stop telephone number
- Collaboration with senior groups and NGOs

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

7.) Public Relations

- Go public !
- Tailored communication concept
- Continual reports in media
- Folders and posters in buses
- Direct mailing and folder distribution (market)
- Traditional media versus Internet (Newspaper, Direct Mail, Radio, Telephone..)
- Create public awareness

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

Benefits

- Media: positive reaction
- Passengers: improved image
- Market: Acquire and retain passengers
- Drivers: Fewer accidents
- Society: Awareness for demographic change
- Company: Corporate Social Responsibility CSR
- PT-Provider: Gain prestige
- Budget: low cost project
- Seniors: safe mobility for an independent life

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

- http://www.youtube.com/watch?v=IhiD6kQ1k9c

- Training course for senior passengers (clip 2:20 min)

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

www.stadtbus.at

angelika.gasteiner@salzburg-ag.at

Thank you for your attention !

AENEAS is supported by:
Intelligent Energy Europe

“Innovación y Mayores:
en el contexto de la nueva cultura de la movilidad”

Antonio Lucio Gil
Bilbao, 16 de noviembre, 2011

X 2011

NAGUSIAK ETA MUGIKORTASUNA
MAYORES Y MOVILIDAD

Hiritar topaketa mugikortasunarekin
Encuentro ciudadano con la movilidad
Mugikortasuna XXI. mendeko hirietan
Movilidad en las ciudades del siglo XXI

Azaroaren 16a
16 de noviembre
Euskalduna Jauregia, A3 aretoa
Palacio Euskalduna, sala A3

Organizan: Bilbao UDALA AYUNTAMIENTO · RAC VASCO NAVARRO

Colabora: ctb bizkaiko garraio partzuergoa consorcio de transportes de bizkaia

Índice

1) 1º desafío: El envejecimiento de la sociedad: consecuencias en la movilidad de este sector (AENEAS). **La adaptación de los mayores a la ciudad.**

   Innovación en herramientas educativas

   (aptitudes y +)

2) 2º desafío: ¿Qué ciudades hemos hecho? **<u>La adaptación de las ciudades a los mayores.</u>**

   Innovación en herramientas de gobernanza

3) La **gobernanza de la movilidad urbana**/ el modelo de ciudad: el **papel de los ciudadanos**/ la ciudadanía

4) El **caso discreto de Madrid**: la Mesa (2006-2011)

Dos retos de adaptación

- Los mayores (y la ciudadanía colaboradora) en su adaptación a la ciudad
  - Las herramientas educativas (**aprendizaje**) en la implementación de todas las líneas estratégicas de la movilidad urbana

- ¿La adaptación de la ciudad a los mayores (y otros ciudadanos) ?
  - Definición de las políticas de movilidad y la determinación de la ciudad:

    la participación/colaboración/ concertación……..formal/ espontanea

1) Una sociedad que envejece

1º Reto: de adaptación de los nuevos "mayores" a la ciudad presente/ a movilidad de la ciudad

Cuantitativamente : De 4/1 a 2/1

- **Europa : cambios demográficos**
  - creciente población de personas mayores
  - un segmento en disminución de la población joven y activa.
  - Tendencia general (modulaciones por países)

- (UE-27) periodo **2010-20140**
  - población de **50 años o +:** del 37% al 48%
  - población de **65 años o** +: del 17% al 28%

  (datos: US Census Bureau (ref. AENEAS)

- **El ratio de dependencia de las personas mayores en UE 2008-2060**
  - 2008: **4/1** pers. en edad de trabajar/ pers. 65 años o +
  - 2060: **2/1**

  (EUROSTAT, ref. Aeneas)

Foto: Aeneas Slideshow
Info:" Study Tour Catalogue: A trip through Europe about mobility management in ageing societies"
http://www.aeneas-project.eu

Cualitativamente: La generación del “baby boom” se está haciendo “mayor”

- El **coche es un símbolo** de independencia para muchos
- menos numero **de usuarios cautivos** del transporte público
- **falta de experiencia** en modos sostenibles
- ¿están nuestras areas urbanas y metropolitanas construidas para **estilos de vida menos intensivas en el uso del automovil**?

Ref: Siegfried Rupprecht AENEAS Final Conference 8 April 2011

A pesar de la evolución tecnologica **el medio de más "vendido"** en el mercado de la movilidad en el siglo 21 siguen siendo **"los zapatos"**

(Sic) AENEAS

A las personas mayores **les encanta**….por ocio, compras, otras razones

Les da autonomia en los movimientos locales ; les permite juntarse con vecinos, amigos, demorarse en ambientes placenteros

Innegables **beneficios de salud y bienestar**

Mayores hoy **mas abiertos a la actividad física**

- PERO las estadisticas muestran que **caminar está en retroceso** como opcion de movilidad entre las primeras gneraciones del "Baby boom" que entran ya en la jubilacion
- El **coche a mano**, las **tiendas desplazandose** a la zonas comerciales perifericas, esto hace crecientemente dificil combinar compra con paseo .
- Por debajo de eso, **el diseño físico de las ciudades de hoy** ofrecen escasas oprtunidades para paseos sin obstaculos, seguros y palcenteros

Momento inicial: “Cornerstorne “

- **Proy. UE** - 12 socios :
  - **5 ciudades: S. Sebastian**,/ Cracovia / Munich /Salzburgo / Odense
  - 2 redes :

    AGE Platform Europe (165 orgs.)

    EMTA: European Metropolitan Transport Authorities

- **<u>Expresa vocación: PIEDRA ANGULAR</u>**

  de referencia internacional en este campo de la movilidad de las personas mayores

- **€**: **EACI** (Exec. Agency for Competitiveness and Innovation)

  Prog. “**Intelligent Energy Europe”**
  - **“A**ttaining *(alcanzando)*
  - **EN**ergy-Eficient Mobility
  - in an **A**ging **S**ociaty”

Foto: wikipedia, voz “piedra angular”

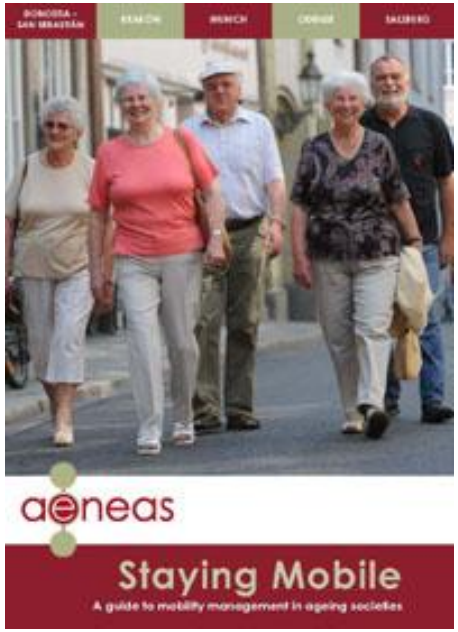
AENEAS: Aprendizaje y Entrenamiento

- "Preparación" en sus 50 para los 80:..
  - Dirigido a personas e 50 años o +
  - con distintas capacidades / estilos de movilidad /preferencias …..
  - como moverse seguro en bus, o en bici,…
- La edad como un proceso, no una situación
- Limitado sus actividades al entorno urbano y suburbano (*)
- Perspectiva de la Accesibilidad y de la Gestión de la Movilidad – Expertos:
  - Accesibilidad (personas-medios TP/EP
  - Comunicación -marketing
- Mas allá de infraestructura /vehículo Barreras psicológicas (miedos, rutinas,,..)
- No es un proyecto de Transporte Publico; sino multimodal y flexible

Resultados

- AENEAS aplica “ medidas blandas””
- Que se de dirigen a estimular y facilitar las personas mayores a utilizar alternativas al coche privado en Europa cinco ciudades. “:
- diferentes tipos de formación,
- marketing individualizado de los viajes
- campañas de sensibilización, eventos y mucho más.
- Más allá de esto, AENEAS organiza talleres dedicados a los profesionales. y materiales de capacitación de los talleres anteriores. (información útil está disponible en siete idiomas (Inglés, castellano, vasco, ….) incluyendo una base de datos

Resultados



- Catálogos y recopilaciones de buenas practicas de medidas blandas
- Videos, manuales de las diversas temáticas:
  - Guías PARA LOS OTROS: pasajeros /conductores de bus
  - Guías para para LOS MAYORES : a manejarse en bici, en bus, caminando (seguridad vial)
- CONFERENCIA abril 2011

Les ateliers mobilité® vous simplifient la ville

RATP aimer la ville

- Dans notre **société urbanisée**, la mobilité est **<u>une aptitude essentielle</u>**

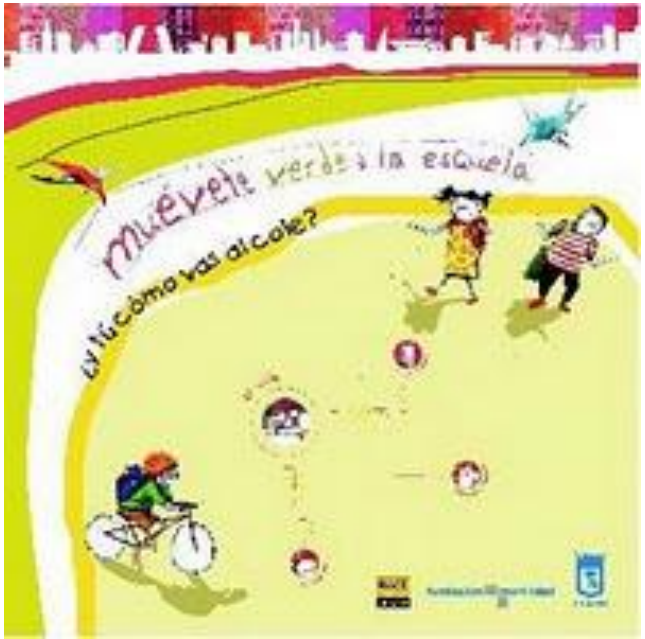
- les AM visent à faciliter l'accès et l'usage des transports en commun à **<u>des populations vulnérables au plan économique</u>**.

- Les AM mis en œuvre par le biais d'une convention passée entre la **<u>RATP et une structure partenaire</u>** (organisme public, association, entreprises, etc.), qui a notamment la charge de recruter les participants.

primés comme initiative innovante par l'UITP (Youth award)

Muévete verde a la escuela: 2007-2011

- *“**Los tiempos cambian**, no hay duda, **pero ¿cambian a mejor?**, o mejor dicho, ¿cambiamos nosotros a mejor? **¿Aprendemos de nuestros errores?***



…Cuando yo era pequeño iba al colegio andando. Con apenas seis años, mi vecinito Mario y yo éramos los responsables de que Germán, el benjamín del grupo con apenas cinco, llegara sano y salvo al colegio. A nadie le extrañaba y nuestros padres estaban encantados con la idea, no éramos los únicos. ***Aprendimos a cruzar pasos de cebra*** *y a ser un poco independientes pero, sobre todo,* ***aprendimos a disfrutar de nuestra ciudad****. El camino al colegio se convertía en un juego más. Nos juntábamos con más niños, vivíamos aventuras (todas las que tres manzanas de Madrid pueden esconder para unos críos tan pequeños, que son miles) y nos sentíamos mayores. Estábamos* ***aprendiendo a ser responsables.”***

-aprendizaje
-ciudad “moderna”
-relación afectiva con la ciudad

MESA DE LA MOVILIDAD

Mesa de Movilidad de la Ciudad de Madrid: innovando en Gobernanza

Caja de Herramientas

Un sistema de movilidad…	Estrategias tipo de gestión del sistema de movilidad	Catálogo de medidas de intervención tipo
1. + ECOLOGICO	1. Disminuir la indisciplina de estacionamiento	
	2. Regular la demanda de vehículos privados	a) Infraestructurales
2. + COMPETITIVO	3. Ordenar y regular la distribución de mercancías	
	4. Fomentar hábitos y entornos más seguros	b) Ordenación y gestión de la movilidad urbana
3. + UNIVERSAL	5. Potenciar medios de transporte sostenible: transporte colectivo, pie, bici y moto	
4. + SEGURO	6. Conseguir una utilización más eficiente del vehículo privado y disminuir la contaminación generada por los vehículos	c) Educación, información y participación

LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD: MEDIDAS

1. Disminuir la indisciplina de estacionamiento

2. Regular la demanda de vehículos privados

6. Conseguir una utilización más eficiente del vehículo privado y disminuir la contaminación generada por los vehículos

a) Infraestructurales
- Flotas T. público y taxis no contaminantes (flotas verdes)
- Pavimento sonorreductor
- Carriles bus-VAO
- Articulación de la red viaria

b) Ordenación y gestión de la movilidad urbana
- Jerarquía viaria (Red VAP)
- Potenciación de car-pool en las empresas
- Del Centro de Control de Tráfico al Centro de Gestión de la Movilidad
- Aparcamientos de disuasión
- Car-Sharing
- Car-Pooling
- Aparcamiento compartido
- Vigilancia medioambiental
- Incentivos uso coche ecológico (privados y distribuidores)
- Definición criterios ambientales de tráfico: ZBE (ordenanza)

c) Educación, información y participación
- Elaboración de mapas de ruido
- Análisis costes tangibles e intangibles de la movilidad
- Campañas de difusión y comunicación
- Curso de conducción eficiente
- Información sobre el estado de la red viaria
- Observatorio de la movilidad
- Planes transporte de empresa
- Otros instrumentos de participación

ESTRATEGIAS: DEL LIBRO VERDE AL PLAN DE ACCIÓN

5 GRANDES RETOS:

1. Ciudades con circulación fluida
2. Ciudades + ecológicas
3. Transporte urbano + inteligente
4. Transporte urbano accesible
5. Transporte urbano seguro y protegido

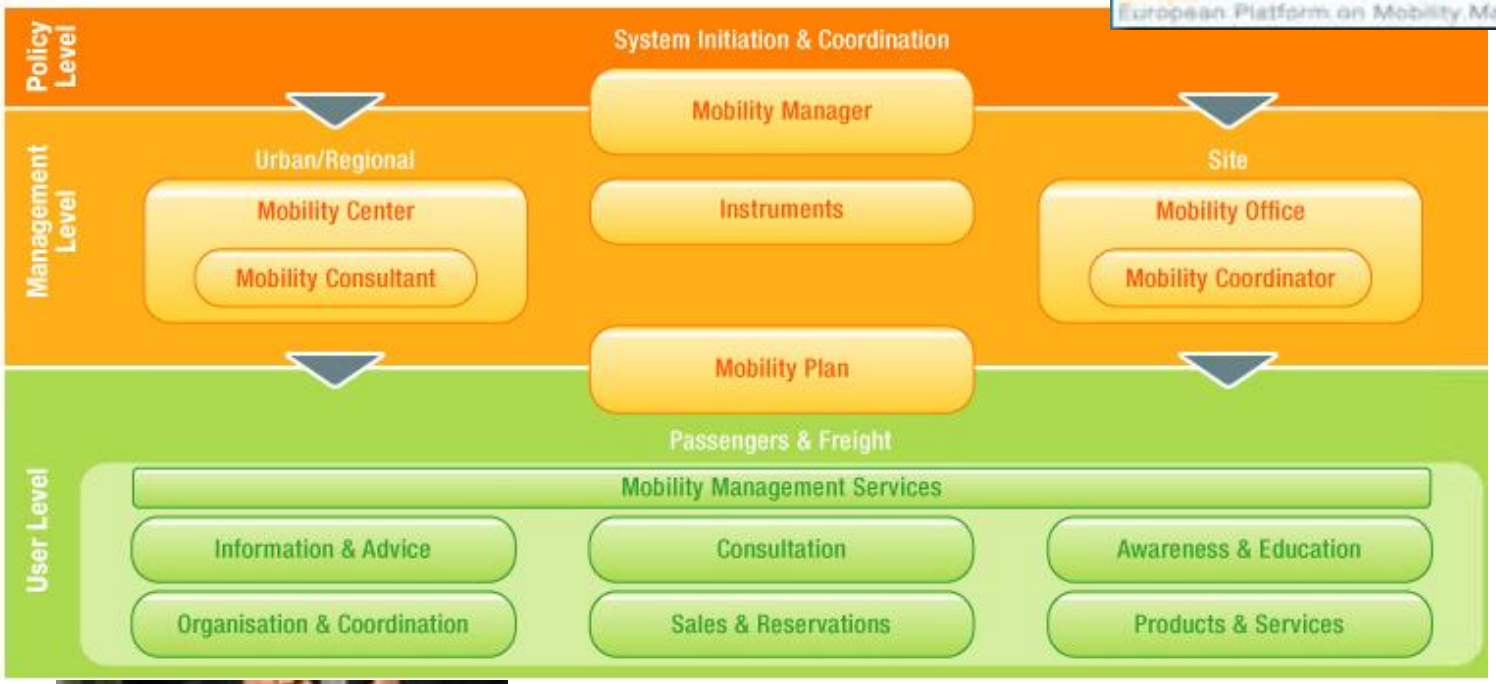
MEDIDAS PLAN DE ACCIÓN:

1. Compartir experiencias de éxito
2. Mejorar y favorecer el Transporte público
3. Promover planes de movilidad y herramientas de planificación
4. Mejorar la gestión de la información para el decisor
5. Mejorar la información al ciudadano

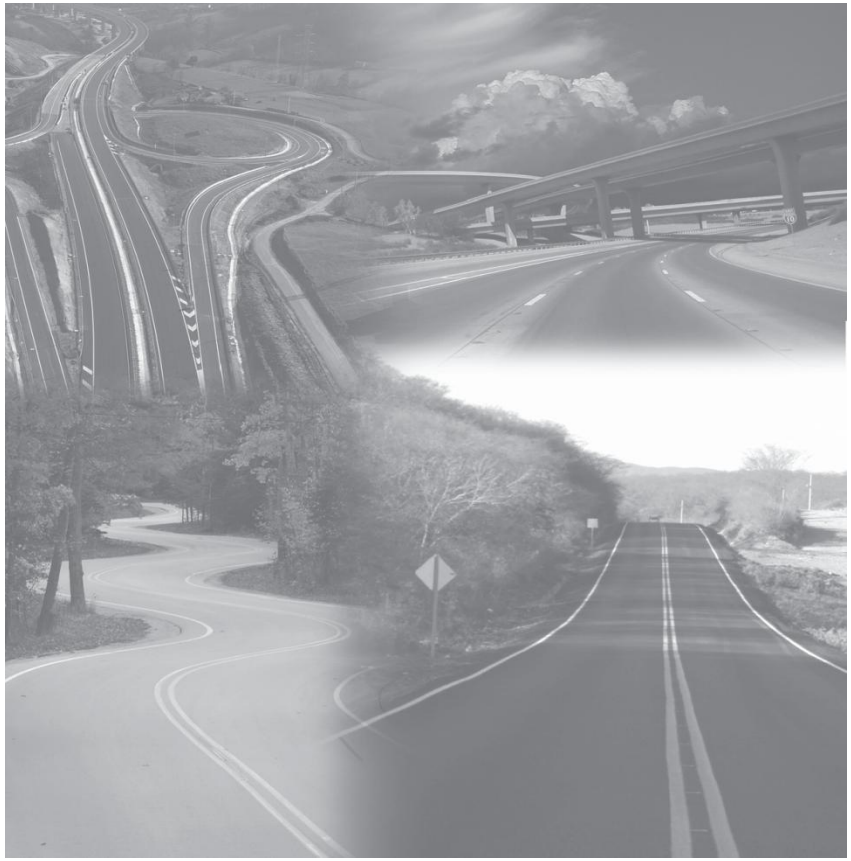
ACTION PLAN ON **URBAN MOBILITY**

TENDENCIAS

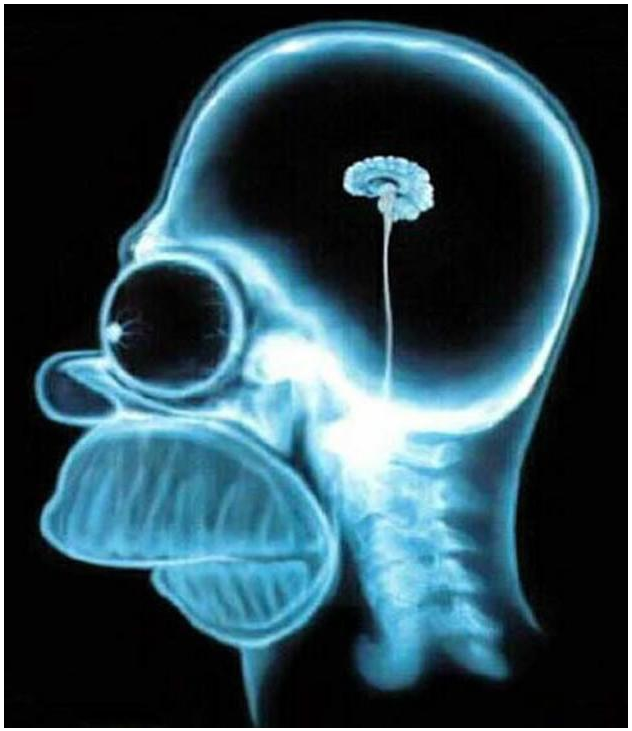
MOBILITY MANAGEMENT



Hardware



Software



¿qué ciudad hemos hecho?

El 2º reto: La adaptación de la ciudad a los Mayores

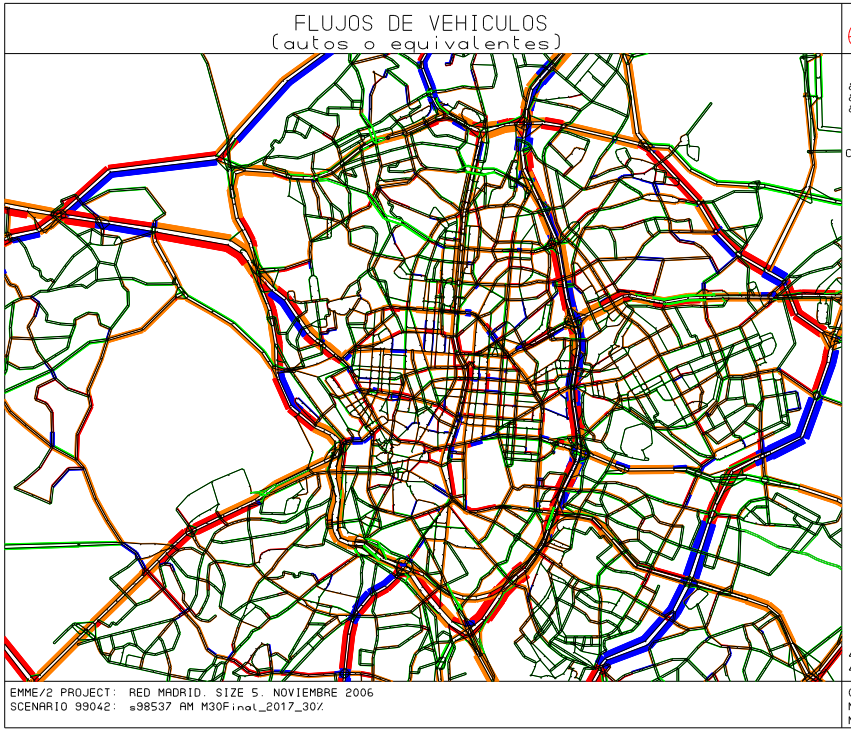
¿qué ciudades hemos hecho?

¿Las “ciudades modernas” para modernos?

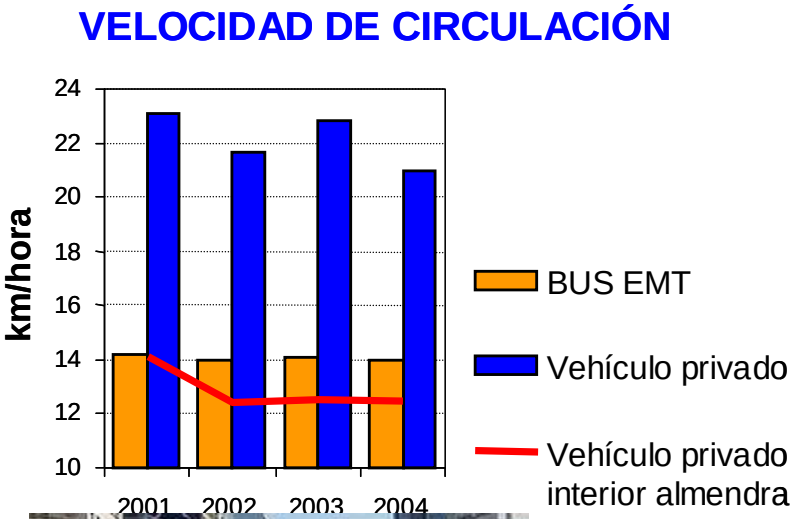
¿Las “viejas ciudades” para mayores?

El problema de la congestión: y la gestión de la demandad

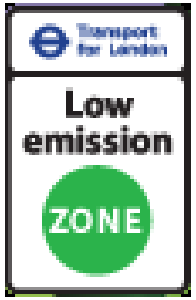
Saturación de la infraestructura viaria (rentabilidad)



Velocidad de flotas públicas y privadas-

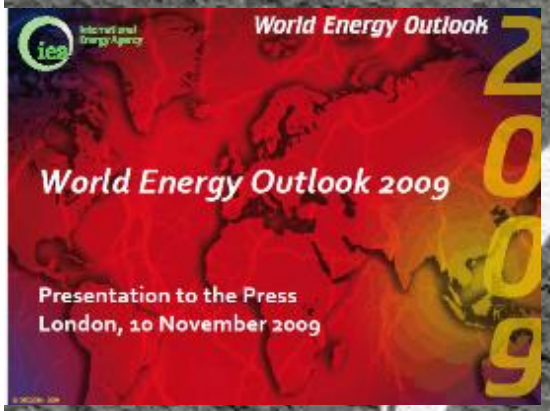


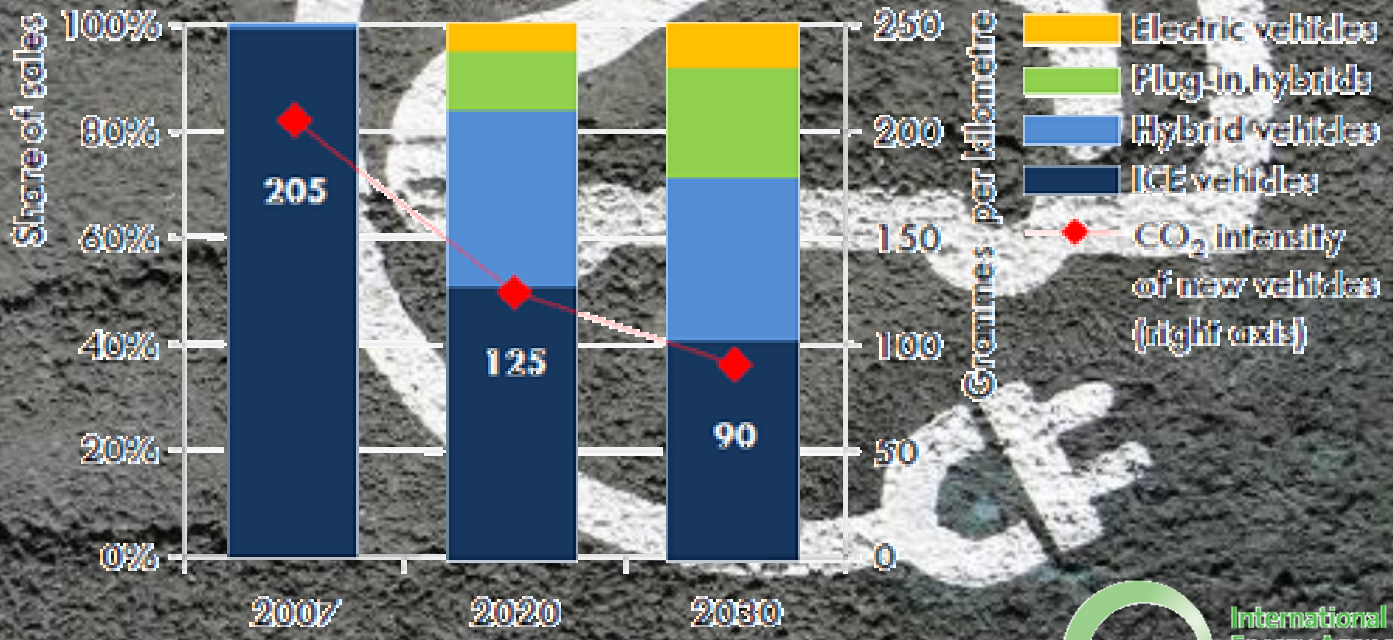
Calidad de Aire: ¿de qué zona de emisiones bajas hablamos?



EL FETICHE DEL VEHÍCULO ELECTRICO

MOVILIDAD ELÉCTRICA





Contribución de la electricidad a la movilidad

International Energy Agency

Un entorno más humano.

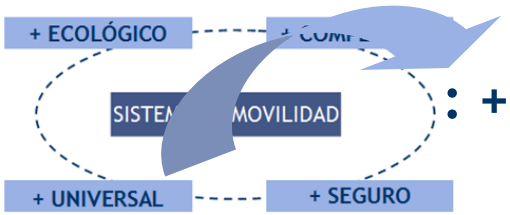
La perspectiva de los **colectivos más vulnerables**: mayores , niños, personas con movilidad reducida

- Seguridad Vial(*)
- Hábitos saludables: ejercicio físico frene al sedentarismo
- Autonomía personal: calidad de vida de los mayores; desarrollo personal de los escolares

En zona urbana el grupo más afectado (2010-DGT)
-fue el de mayores de 65 años con 179 muertos
- seguido del de 25 a 34 años con 89 fallecidos.

49% muertes Z. Urbana: por atropello
2001-2010: sube 1%
(vs. Colisiones frontales: baja 46%)

MOVILIDAD SOSTENIBLE

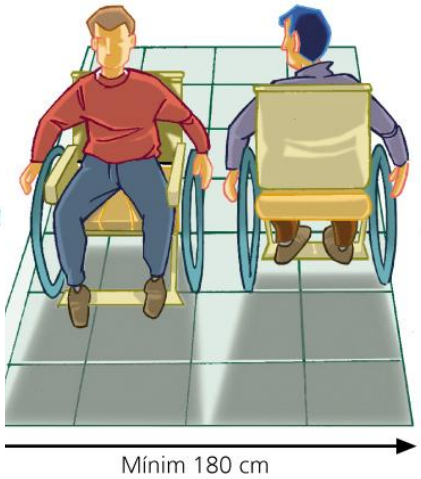


: + UNIVERSAL

1. GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LOS SECTORES DE POBLACIÓN QUE NO DISPONEN DE VEHÍCULO

2. CONSEGUIR QUE LOS COSTES DE TRANSPORTE PÚBLICO SEAN ASUMIBLES POR TODOS LOS SECTORES SOCIALES

3. MEJORAR LA ACCESIBILIDAD A TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA



Fuente: Fundación RACC

Triumph of the City.

How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier.

Edward Glaeser. The Penguin Press, 2011

(Muñoz Molina en El País, Babelia, sábado 5 de marzo, 2011)

¿qué foto eligió
El País?

Estrategia de Transporte del Alcalde de Londres

Mayo 2010- Sumario Ejecutivo

- Nosotros podemos pensar que **las pequeñas ciudades** son gozosas para vivir en ellas – tranquilas y verdes y bendecidas con un eficiente transporte público.

- Y luego podemos pensar de **las grandes ciudades** que son centrales (*powerhouses)* económicas mundiales – llenas del ruido, la energía y la ambición de millones de personas.

- Yo quiero que Londres tenga **lo mejor de los mundos.**

Yo quiero que Londres sea la mejor ciudad del mundo

Esto significa un lugar que

- Rebosa con oportunidades y talento y actividad económica de todo tipo .

-pero también un lugar **donde el ritmo de la vida puede de golpe retardarse de una calle a otra.;**

* Donde los niños pueden criarse en condiciones de seguridad

* Donde la gente puede ser vista caminando o en bicicleta con el sólo propósito de recrearse y disfrutar.

¿Cual es nuestro objetivo de transporte? Como dije cuando lancé "Way to Go!" *(Avance de la estrategia, 2008)* es muy simple:

Ayudar a la gente a ir de A a B de manera tan rápida, segura y conveniente como sea posible.

Y esto no sólo porque quiero hacer que la gente sea más feliz en su diario ida y vuelta de casa al trabajo (daily commuting)

Sino también porque quiero que Londres sea la localización número uno para visitar, hacer negocios e invertir.

Los 6 objetivos que persigue la MTS :

- Apoyar el desarrollo económico y el crecimiento de la población
- Mejorar la calidad de vida de todos los londinenses
- mejorar la integridad física y la seguridad frente al delito de todos los londinenses (safety & security)
- Mejorar las oportunidades de transporte para todos los londinenses
- Reducir la contribución del transporte al cambio climático, y mejorar su capacidad de adaptación (resilience)
- Apoyo al desarrollo de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos 2012 y de su legado

(MTS) es un documento legal desarrollado junto la Estrategia de Desarrollo Económico de Londres (EDS)

VISIÓN , PROCESO, SISTEMICO

Como parte de un marco estratégico político para apoyar y dar forma al desarrollo económico y social de Londres para los próximos 20 años

Estableces la visión en transporte del Alcalde de Londres y describe como desarrollaran esta visión

Transport for London (TfL)

y sus "partners", incluidos los London boroughs,

La MTS ha sido desarrollada a partir

-del avance 'Way to Go', publicado en otoño del 2008,

una consulta con la London Assembly en la primavera del 2009,

-**Y una consulta** pública en el otoño 2009.

-Tuvo en cuenta **las políticas emergentes** en el London Plan y la EDS (Estrategia de desarrollo Económico) .

Bala de Plata Vs. **Proceso Compartido**

- Lógicas divergentes: velocidad y lentitud

-Competitividad y calidad de vida

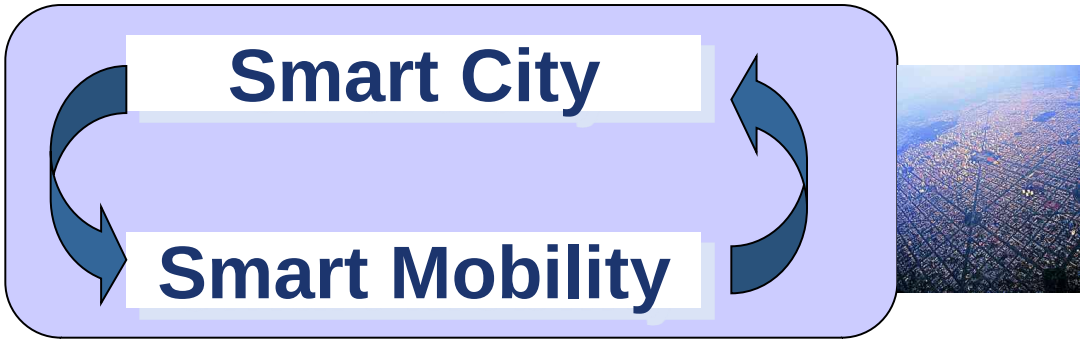
-Estrategia: visión, caja de herramientas, propuestas, *"who is who" & Road Map*

-Proyecto Coral

3) La **gobernanza de la movilidad urbana**/ el modelo de ciudad:

el **papel de los ciudadanos**/ la ciudadanía (y el papel de la innovación de los proveedores)

Smart City



STAGE 1

City Council -client- ⟷ **Consulting&ITC -supplier**

SMART SOLUTIONS: high cost, sofisticated

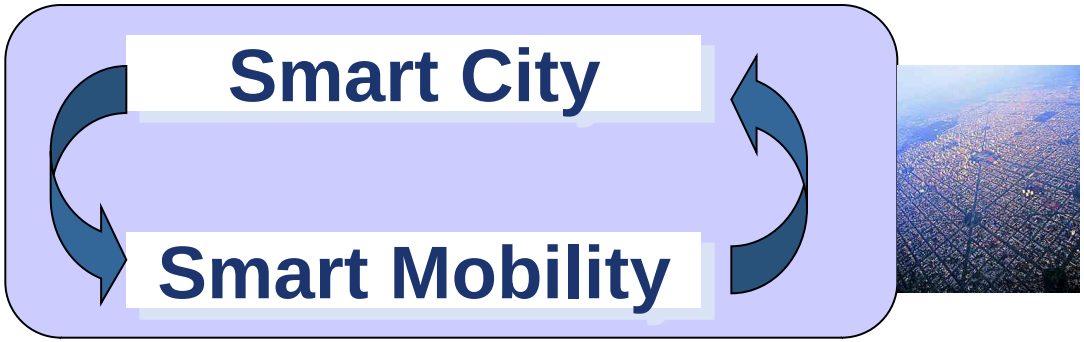
Who leads the proccess?
Who thinks?

STAGE 2

City Council + Society -client- ⟷ **Consulting&ITC -supplier**

SMART SOLUTIONS: low cost, simple

Smart City



STAGE 2

City Council + Society
-client-

Consulting&ITC -supplier

MADRID
MOBILITY BOARD

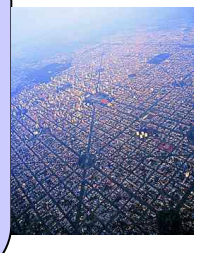
2.1 All kind of technologic solutions

2.2 Web 2.0 solutions:
- urban freight parking sensors
- car pooling and activity areas
- user information in bus net
- cyclist routes information

Smart City

Smart City

Smart Mobility

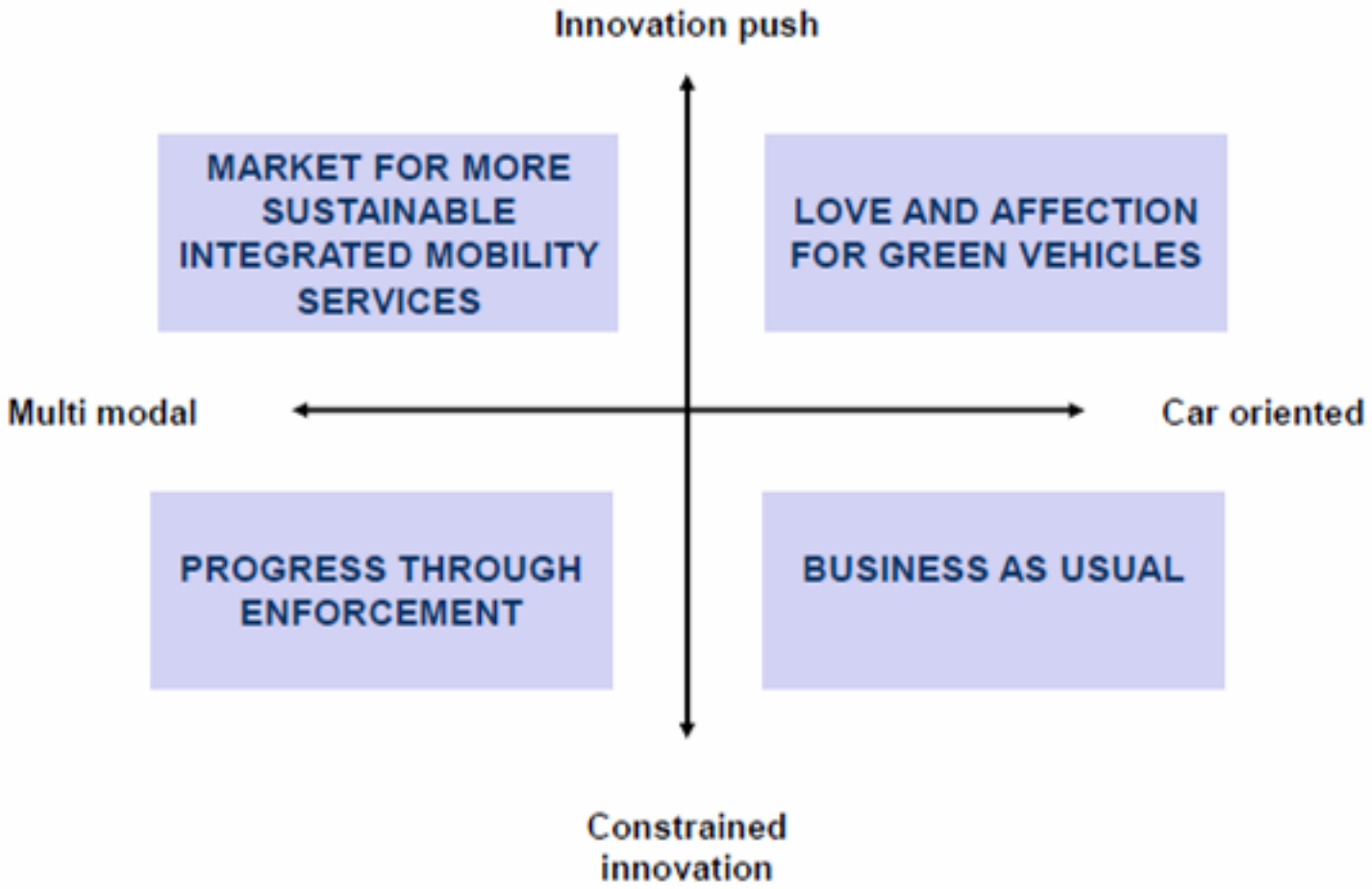


AND…

Behaviour
Urban culture

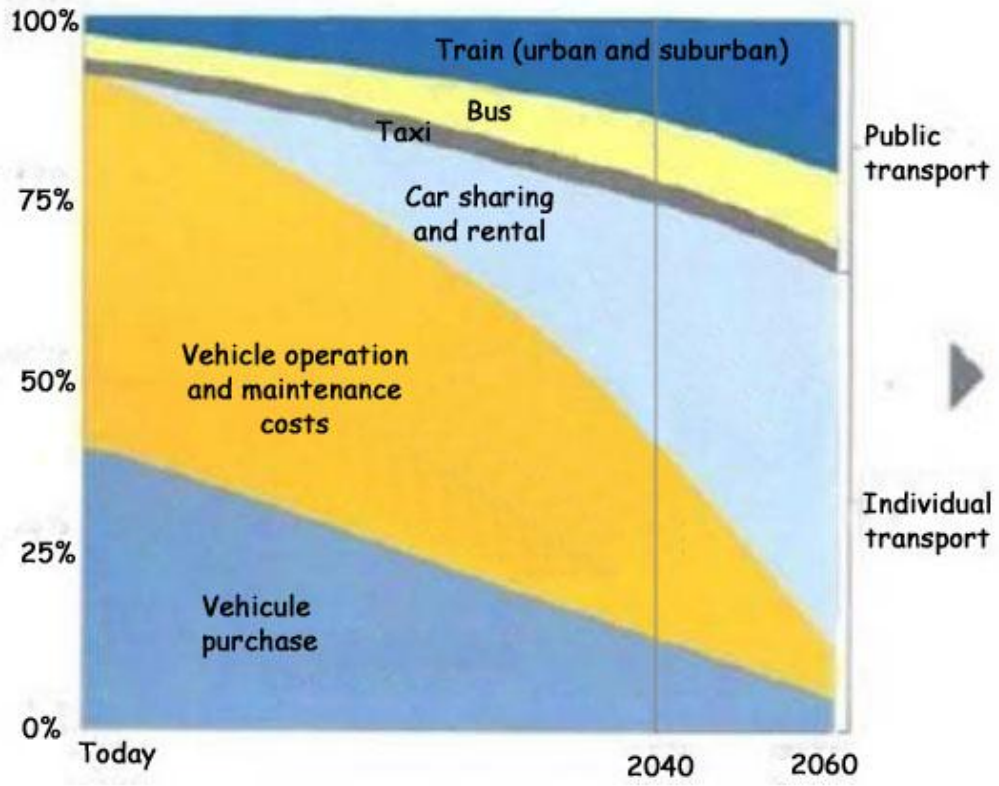
EU Green Paper (2007)

Urban mobility – In which direction will we travel?



Compare: Glockner, H., Rodenhauser, B.: Zukunft der Mobilität. z-punkt-The Foresight Company perspektiven02. February 2009 (www.z-punkt.de)

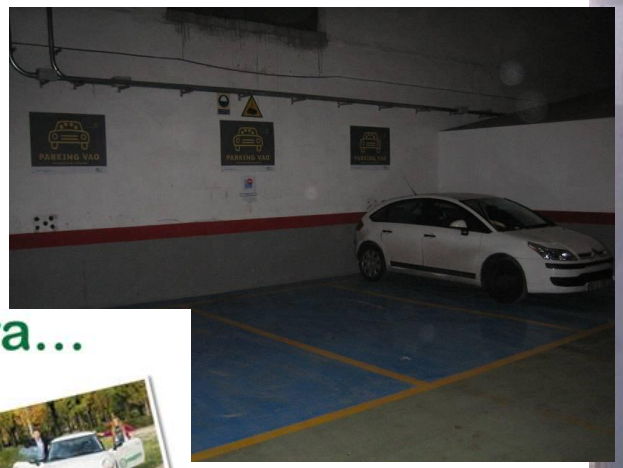
Household transportation expenditures today and in future



Source: World Business Council for Sustainable Development, Oliver Wyman (quoted at: Prof. Johann H. Tomforde: Mobility Innovations on the way to post-oil cities. Our Common Future, Conference of the Volkswagenstiftung and Stiftung Mercator, Hannover and Essen, 2-6 November 2010)

TENDENCIAS

NUEVOS HÁBITOS



Bala de Plata Vs. **Proceso Compartido**

- Lógicas divergentes: velocidad y lentitud

-Competitividad y calidad de vida

-Estrategia: visión, caja de herramientas, propuestas, *"who is who" & Road Map*

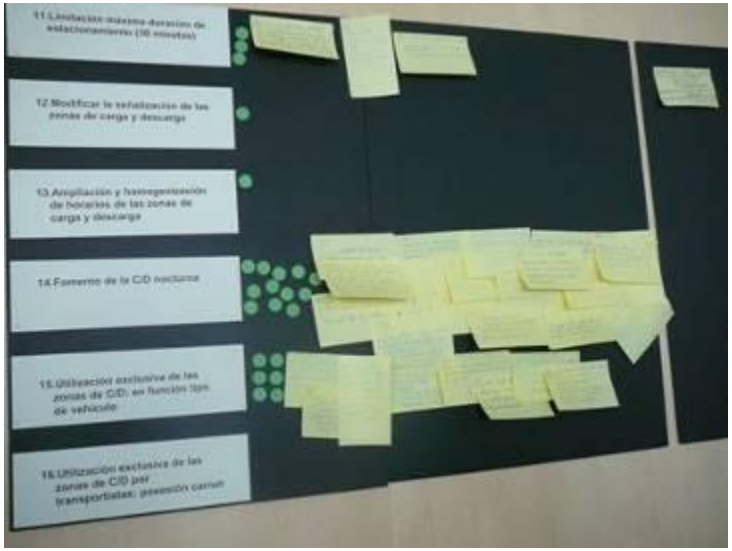
-Proyecto Coral

La Gobernanza

- No hay **“bala de plata”**

- **“Eficacia”** versus
  Proceso

- **Racionalidad Sustantiva** versus
  Racionalidad Procedimental



Reflexiones desde un caso en Madrid:
- la Mesa de Movilidad
-la Fundación Movilidad
(2006-2011)

Definición de políticas públicas

MESA DE LA MOVILIDAD

Facilitador de la GOBERNANZA → *Mesa de Movilidad* → ***Innovando en metodología***

Talleres de análisis y deliberación + ***Red de conocimiento*** + ***Informe de estado de la movilidad***

2007

- Bases de conocimiento compartido

2008

- Talleres de análisis y deliberación
  - Bicicleta pública de alquiler
  - Distribución urbana de mercancías

2009

- I Informe anual del Estado de la Movilidad
- Talleres de análisis y deliberación
  - Aparcamientos
  - Zonas de Bajas Emisiones

2010

- II Informe anual del Estado de la Movilidad
- Talleres de análisis y deliberación
  - Autobús urbano
  - Áreas de actividad económica

¿Proceso de Dialogo en el 2006?:
Desconfianza general: pero surgió el “compromiso”.

- ¿Quiénes?
- ¿Para qué?
- ¿Qué? Conocimiento compartido
- ¿Cómo?
  - Metodología y Calendario
  - Secretaria (bien vista/medios)
  - Garantías: **FASE 0**, ¿fotos?

<u>FASE 0: APRENDIZAJE</u>
¿ **NECESIDAD** –como garantía
o **VIRTUD** para todo proceso ?

INTEGRANTES

- Áreas Municipales
  - **Movilidad**
    - Sub G Circulación y Planificación de Infraestructuras
    - Policía /Agentes Movilidad
    - Madrid Movilidad
    - EMT
  - **Otras**
    - AG Urbanismo
    - AG Economía y Participación Ciudadana
    - AG Medio Ambiente
- Ámbito Regional
  - **Consorcio Regional Transportes Madrid (CRTM)**
- Grupos Políticos
- Agentes socio-económicos
  - **Cámara de Comercio e Industria de Madrid**
  - **CEIM**
- Otros agentes
  - **Federación Regional Asociaciones Vecinos Madrid (FRAMV)**
  - **Sindicatos**
  - **Representación Universidades**
  - **Representación Colegios Profesionales**

Fase 0

- ¿Cómo?
  - Propuesta de metodología clara y precisa

MISIÓN Y OBJETIVOS

Fase 0:
Constitución y puesta en marcha:
Conocimiento compartido
oct 2006 - nov 2007

- **Identificar y consensuar los retos a abordar**
- **Consensuar las coordenadas organizativas y metodológicas para profundizar en este proceso**

Constituir una base de conocimiento que fundamente la definición de la estrategia de la ciudad:

cultura compartida sobre los retos a abordar y la forma de hacerlo

PLAN DE TRABAJO

Constitución (nov)
Aprobación plan de trabajo

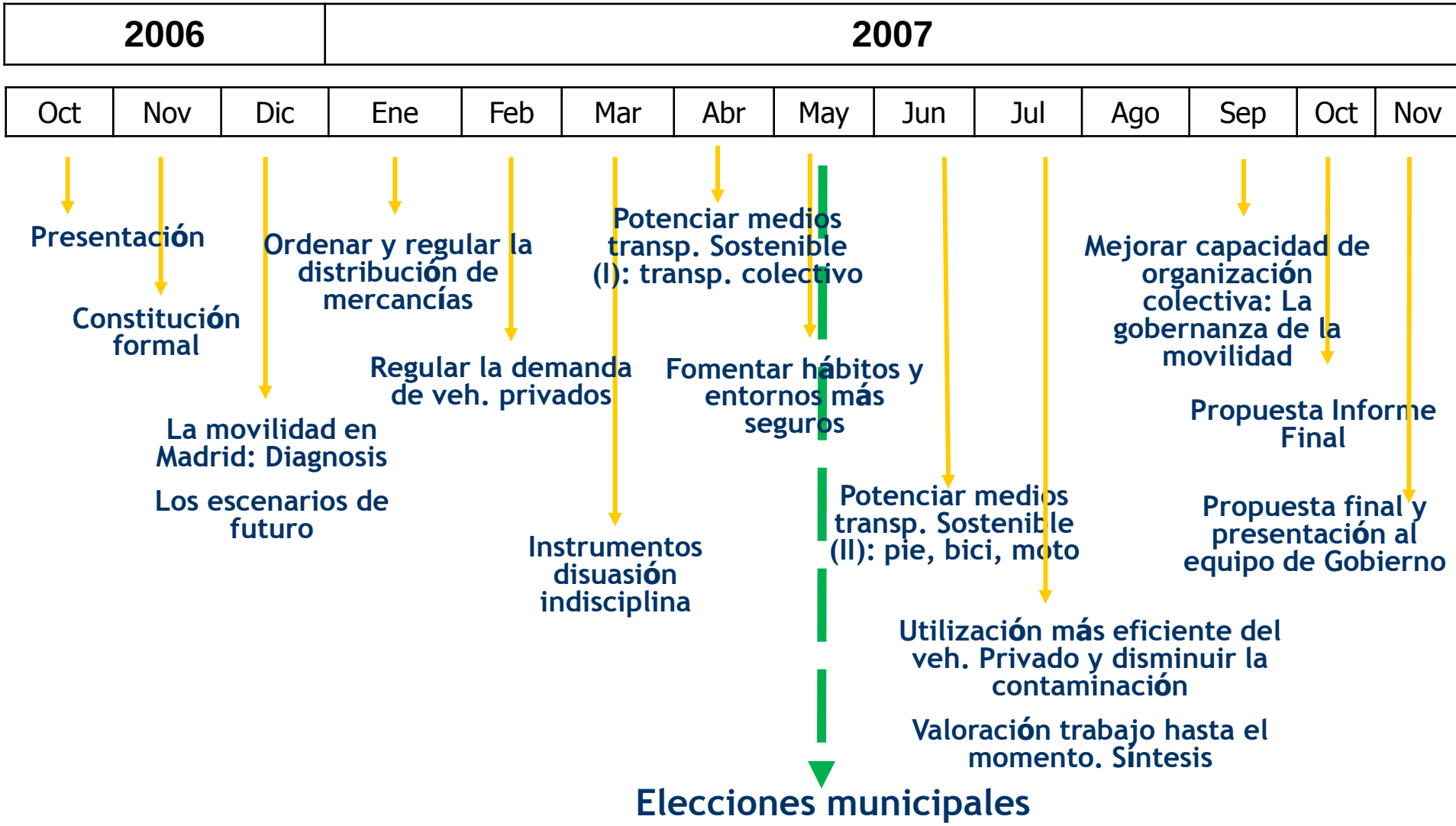
Análisis (nov- junio)

Sesiones de trabajo: presentación de los análisis / Aportaciones

Propuesta (julio - nov)
Elaboración y presentación de una propuesta consensuada al gobierno de la ciudad

- **La movilidad en Madrid: retos de futuro y preestrategia**
- **La gobernanza de la movilidad en la ciudad: propuesta metodológica y organizativa**

APROBACIÓN DEL PLAN DE TRABAJO. CRONOGRAMA



La forma de trabajar

Convocatoria

- **Avance** de contenidos

Reunión

- Presentación **aportaciones** sesión anterior
- Presentación de contenidos (**informe de contenidos)**
- Indicaciones metodológicas para la elaboración de aportaciones **(doc. aportaciones)**

Elaboración de aportaciones

- Con posterioridad a la sesión: cada miembro responde el documento de aportaciones
- La Secretaria T. elabora el **INFORME FINAL**

- VIAJES

PLANIFICACIÓN TELEMÁTICA

@

+ CORTOS

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

-+ EFICIENTES

-(mayor uso medios sostenibles, menor uso del coche y mayor eficiencia energética y medioambiental)

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

- Agendas 21
- Cumplimiento de convenios internacionales y recomendaciones UE
- Carta europea de Seguridad Vial
- Estrategia S. Vial
- Compromisos olímpicos
- Estrategia Calidad del Aire

- Mesas de Movilidad, Pactos, GT...
- Leyes de movilidad
- Áreas Municipales
- Master Plan de Movilidad

1. Potenciar el transporte público

1. Descripción y diagnosis

- Evolución de la participación del transporte público en la distribución modal
- Nivel de servicio: Velocidad comercial, cobertura espacial y temporal, calidad, accesibilidad
- Actuaciones previstas

2. Visión de los agentes clave

3. La perspectiva ciudadana

4. Otras experiencias europeas

- El tranvía para demandas intermedias
- Los autobuses de barrio

5. Indicadores de seguimiento

- % del T.P. en el total de viajes
- Viajeros/año
- Velocidad comercial
- % Ocupación (horas punta y valle)
- % Vehículos y paradas adaptados
- % Área cubierta en transporte público
- Nº de denuncias por indisciplina en carril-bus
- Nº de intersecciones con prioridad para el transporte público
- % red de carril bus-moto protegida con elementos separadores
- % red con carril bus-moto respecto al total de la red básica

6. Catálogo de medidas específicas

a/ Infraestructurales

- Nuevas infraestructuras (metro y cercanías)
- Mejora accesibilidad al transporte público (material móvil, paradas y estaciones)
- Intercambiadores
- Carriles bus-VAO
- Aparcamientos de disuasión

b/ Ordenación y gestión

- Aumento oferta de autobús
- Aumento frecuencia y confort
- Priorización semafórica transporte público
- Carril-bus segregado
- Integración tarifaria
- Optimización flota del taxi
- Transporte Escolar (ordenanza)
- Regulación autocares turísticos

c/ Educación, información y participación

- Información transporte público
- Campañas de difusión y comunicación
- Cursos/Conferencias/Jornadas
- Observatorio de la movilidad
- Buzón ciudadano
- Planes transporte de empresa
- Pacto por la movilidad

Conclusiones de la Fase 0

- Se aceptó en general la composición como "buena" para el futuro
- Se consiguió un aprendizaje de diálogo
- Se consolidó una confianza entre los actores (incluida la secretaría técnica)
- Se generó un primer producto de conocimiento compartido: un pseudo Libro Blanco *("Bases de Conocimiento Compartido")*

Conclusiones de la Fase 0 (1)

- El **espíritu de "Conocimiento Compartido**": o el *Viaje a la Itaca* del Libro Blanco
  - Libro Blanco por fascículos (por entregas)
  - No hay tal Libro Blanco (humildes bases de conocimiento compartido)
- Eludiendo la tentación de **los Hitos**
  - de formalización: no se vota /aquiescencia (*savoir faire –buenos oficios*)
  - de solemnización: no hay tal Libro Blanco

MESA DE LA MOVILIDAD

Mesa de Movilidad de la Ciudad de Madrid: innovando en Gobernanza

Resultado de las Bases de Conocimiento Compartido

Informe de Indicadores

1er Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid

2006-2008

Indicadores

Bases de conocimiento compartido

23 de febrero de 2009

Indicadores: 2 contenidos/ 3 funciones

- 2 capítulos
  1) **la sistematización y análisis de los indicadores disponibles** que permiten caracterizar la situación actual y apuntar la evolución de los temas clave que afectan a la movilidad en la ciudad, que se presenta en el primer capítulo como **"Indicadores"**.

  2) En el segundo capítulo, **las valoraciones y reflexiones de los miembros de la Mesa** sobre esta misma realidad, con el propósito de profundizar en el conocimiento de la situación e **identificar retos y apuestas de futuro**.

- Esta doble aproximación es coherente con los objetivos :
  - **de aprendizaje,**
  - apoyo a la gestión municipal
  - y facilitación de la gobernanza

  que orientan desde el inicio todos los trabajos de la Mesa de Movilidad de la Ciudad de Madrid.

Indicadores: Acupuntura de gobernanza

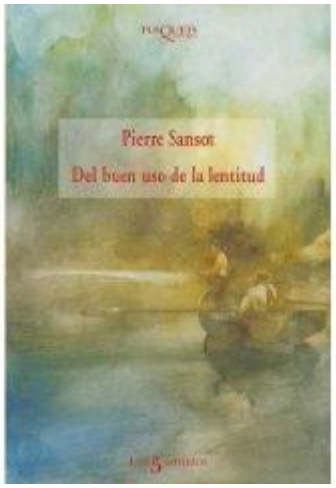
- Herramientas de **mejora del funcionamiento de la Representación**
- Externas a la representación
- INDICADORES
- Tercer Sector capacitado, suficiente independencia (que sabe dialogar con todos los partidos)
- Alianzas con los medios y otros grupos

Cómo vamos…

- Jalisco
- Rio, Sao Paulo
- Bogotá, Medellín, Cartagena,…
- …

Alcalde de Londres:
y las Ciudades de Provincias

- Saber hacer: vernáculo
- Hacer: consuetudinario



"Del Buen uso de la lentitud"
Pierre Sansot
Mesa de Movilidad, verano 2007

•Machado, Marañón, Ortega y Gasset y Pérez de Ayala durante el acto de presentación de la Agrupación al Servicio de la República en el Teatro Juan Bravo de Segovia, el día 14 de febrero de 1931. (Foto: Alfonso)

2002-….**el Consejo de los Mayores** ….Agenda 21 Escolar Sierra del Guadarrama

GRACIAS

aluciog@gmail.com

EUROPEAN CITIES AND REGIONS NETWORKING
FOR INNOVATIVE TRANSPORT SOLUTIONS

Iniciativas Europeas sobre Mayores y Movilidad

Gabriela Barrera, POLIS

Una sociedad que envejece…

Algunos datos:

% adultos mayores vs total población			
EU27	2010	2020	2030
65+	17.5	20.3	23.9

- Cambios en el mercado laboral Europeo: población activa vs. pensionados 4:1 actualmente, 2:1 en el 2050

- Incremento en la demanda de los servicios de salud

es una sociedad diversa!

Diferencias de acuerdo:

- Ambiente: rural vs. Urbano
- Región
- Género
- Categoría edad: 65+ vs. 75+
- Espectativas y necesidades
- Estado salud

Mayores y movilidad

- **Movilidad: Condición importante para una buena calidad de vida**
- **Pre-requisito para un modo de vida independiente: inclusión social, laboral, económica**
- **Hasta hace unos años desplazamientos principalmente a pie, ahora cada vez más usuarios de automóviles (generación baby boom)**
- **Poco familiarizado con alternativas al vehículo privado**
- **Condiciones de tráfico y seguridad**
- **Bajo uso del transporte público:**
  - ‘no lo necesito porque tengo un auto’
  - ‘no lo necesito porque tengo todo al alcance’
  - ‘no lo uso porque no me siento seguro de la forma en que conducen’

MOBILATE/AENEAS

Mayores y movilidad: Expectativas

Un sistema de transporte:

- Fácil de usar, confortable
- Seguro
- Accesible
- Bueno para la salud

Una nueva cultura de la movilidad urbana:

- Eficiente
- Menos contaminante
- Transporte urbano inteligente y accesible
- Seguro

LIBRO VERDE/AENEAS

Mayores y movilidad, qué dice Europa?

- **La UE reconoce la importancia del grupo de personas mayores y lo toma en cuenta en su política de movilidad:**
  - Libro Blanco (hoja ruta transporte): calidad, accesibilidad y fiabilidad de los servicios de tranporte (derechos pasajeros)
  - Plan de Acción de Movilidad Urbana: Medida 5 – Mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida
  - Libro Verde en Movilidad Urbana: accesibilidad, seguridad, servicios específicos en periferia
  - Plan de Acción SIT: seguridad usuarios vulnerables

- **Propociona apoyo a través de financiación (e.j. 7 PM), investigación, intercambio de mejores prácticas, educación, formación, concienciación**

- **Infraestructura y medidas blandas**

NICHES+ www.niches-transport.org

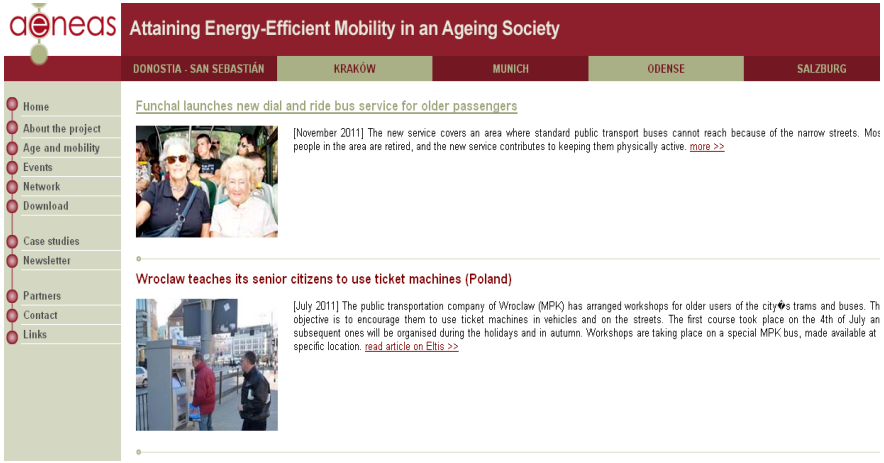
Promueve medidas innovadoras para un transporte urbano más eficiente y sostenible:

- **Conceptos innovadores para incrementar la accesibilidad**
  - Formación para el uso del transporte público
  - Planes de accesibilidad de barrios
  - Información a la medida para usuarios con movilidad reducida

AENEAS www.aeneas-project.eu

‘Por una Movilidad Energéticamente Eficiente en una Sociedad que Envejece’

- Implementación de medidas blandas
- Red de intercambio de buenas prácticas
- Campañas de mercadotecnia
- Organización de talleres de formación para los responsables de transporte
- Guía de buenas prácticas



OASIS www.oasis-project.eu

TICs para proveer un servicio holístico a los adultos mayores, incluyendo aplicaciones para una movilidad autónoma

- Más independencia y seguridad en viajes en automóvil, evitando riesgos y acelerando los procedimientos de emergencia
- Guías de ruta, incorporando necesidades cognitivias y patrones de comportamiento
- Plan de rutas

MEDIATE www.aptie.eu

Desarollo herramientas para ayudar a las ciudades y los operadores de transporte a mejorar la accesibilidad del transporte público

- Conjunto indicadores comunes europeos
- Herramienta de autoevaluación
- Guía de buenas prácticas
- Sitio web/plataforma usuario

SAMERU

www.southend.gov.uk/SaMERU/info/2/project

Seguridad vial y personas mayores, recomendaciones y acciones prioritarias que autoridades locales pueden tomar para reducir el riesgo de colisones

- Conductores de automóviles, motociclistas, ciclistas y riesgo accidentes
- Peatones y dificultades que enfrentan
- Investigación médica, psicológica y sociológica

Una sociedad que envejece…es una sociedad activa!

- **Central en política Europea:**

Año Europeo del **Envejecimiento Activo** y de la **Solidaridad Intergeneracional 2012**

Europa 2020

Estrategia Europea TIC para envejecer mejor

- **Movilidad incluyente, segura, saludable y no contaminante!**
- **Nuevas tecnologías**
- **Participación estrategias/políticas locales**
- **Soluciones a la medida tomando en cuenta necesidades**
- **Involucrar a otras partes interesadas**
- **Un importante grupo de usuarios para el sistema de transporte!**

Gracias por su atención

Gabriela Barrera: gbarrera@polisnetwork.eu

Green City
Mehr Umweltschutz.

iMZ
Internationales Mobilitätszentrum
bei Green City e.V.

aeneas

November 16th 2011

Older people as cyclists
Los mayores como ciclistas

Johannes Link, Green City e.V. (Munich, Germany)

Green City
Mehr Umweltschutz.

Founded in 1990

Largest environmental NGO in Munich

More than 500 members and supporters

13 employees

More than 20 active projects

Climate and Energy // City Design // Mobility

Green City
Mehr Umweltschutz.

Less individual motor car traffic

More green areas and a better quality of life

More space for pedestrians and cyclists

Eco-friendly and local energy supply

Attaining energy-efficient Mobility in an Ageing Society

5 European **cities**

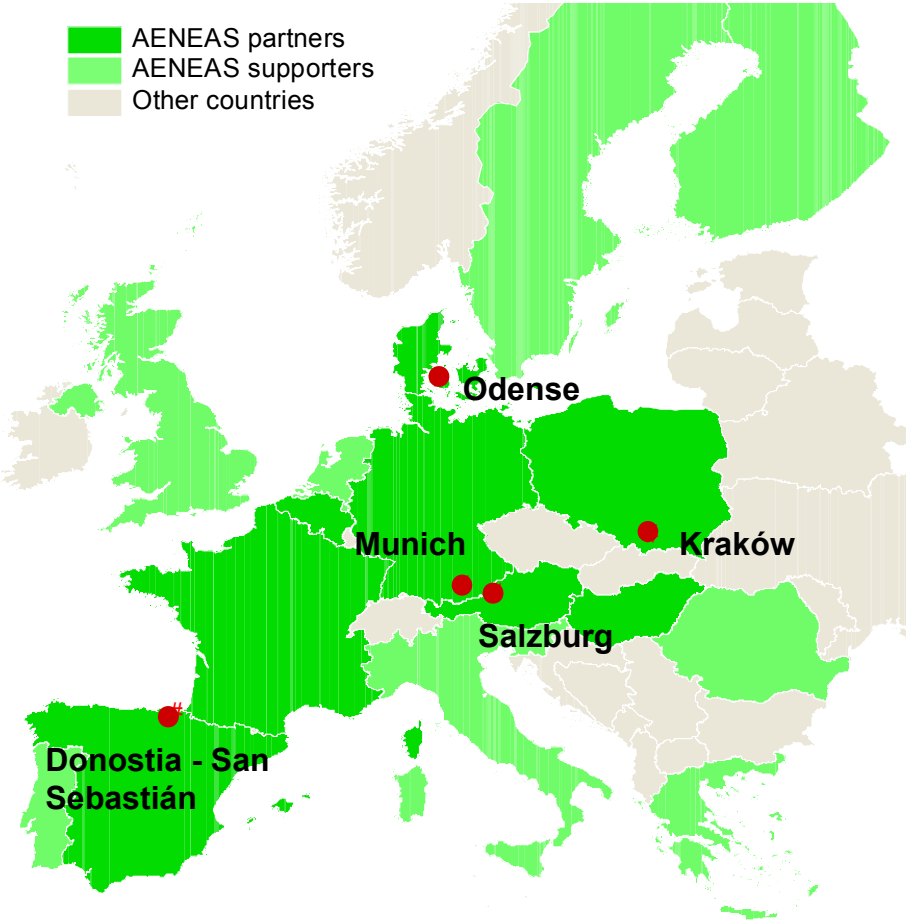
2 European **networks:**
EMTA (FR) and AGE (BE)

2 **supporting** organisations:
Rupprecht Consult (DE), coordination and REC (HU)

Project Ambassador: Ragnar Domstad (SE)

August 2008 to May 2011

Supported by the **STEER** programme (Intelligent Energy Europe / EACI)



Why AENEAS?

Population 65+ is expected to double between 1995 and 2050 in the EU-25

Europe challenged with a "car generation growing old"

aeneas

What were the objectives?

Promote sustainable alternatives to the private car

Make sure that older people can use them

Keep senior citizens fit and mobile

Improve safety of older people in transport

Cycling training in Munich

Three modules:

1. Safety and Security
2. Health
3. Practical cycling

Green City
Mehr Umweltschutz.

iMZ
Internationales Mobilitätszentrum
bei Green City e.V.

Module 1: Safety and Security

In cooperation with the traffic police department

How to be safe in traffic?

How to avoid dangerous situations?

How to deal with dangerous situations?

What are the basic rules to respect?

Module 1: Safety and Security

Photo: Green City e.V.

Module 1: Safety and Security

Photo: Green City e.V.

Module 2: Health

In cooperation with an occupational therapist

The health benefits of cycling

The joy of cycling

How can you prepare to start cycling again?

Practical exercises

Module 2: Health

Photo: eltis.org

Module 2: Health

Photo: Green City e.V.

Module 2: Health

Photo: Green City e.V.

Module 3: Practical cycling

In cooperation with bicycle dealers

Up to ten different bicycle types:
bicycles, tricycles, electrical bikes, tandems, folding bikes

We want to show all kind of different bicycles

Participants can try out the bikes

Module 3: Practical cycling

Photo: Green City e.V.

Module 3: Practical cycling

Photo: eltis.org

Module 3: Practical cycling

Photo: Green City e.V.

Gunda Krauss – a good example!

From Munich to Rügen – more than 1000km on an electric tricycle

The trip took 50 days

Had serious problems with her hip, the tricycle helped her to regain her mobility

Photo: Green City e.V.

Gunda Krauss – 1000km on a Tricycle

Photo: Green City e.V.

Gunda Krauss – 1000km on a Tricycle

Photo: Green City e.V.

Guided Cycling Trips in Odense

The City of Odense wanted to encourage older people to cycle by implementing „Guided Cycling Trips“.

Background: a decrease in the number of cyclists among older citizens

Many car trips are less than 5 km

Health benefits

Guided Cycling Trips in Odense

In 2009 the City of Odense carried out 24 cycling trips with 8 cycle captains.

The trips had different lengths, destinations and starting points. There were 15 cyclists and 2 cycle captains per group.

The courses were continued in 2010 and 2011.

Guided Cycling Trips in Odense

Photo: AENEAS

Guided Cycling Trips in Odense

Photo: Municipality of Odense

Guided Cycling Trips in Odense

Photo: Municipality of Odense

Thank you!

Johannes Link
Internationales Mobilitätszentrum bei
Green City e.V.

johannes.link@greencity.de

NAGUSIAK ETA MUGIKORTASUNA
MAYORES Y MOVILIDAD

Hiritar topaketa mugikortasunarekin
Encuentro ciudadano con la movilidad

Mugikortasuna XXI. mendeko hirietan
Movilidad en las ciudades del siglo XXI

Azaroaren 16a
16 de noviembre

Euskalduna Jauregia, A3 aretoa
Palacio Euskalduna, sala A3

Tercera Edad y su impacto en la Política de Transporte ... y en otras esferas

Mikel Murga
Leber Planificación e Ingeniería, S.A.
MIT Research Associate and Lecturer

Nov 16, 2011

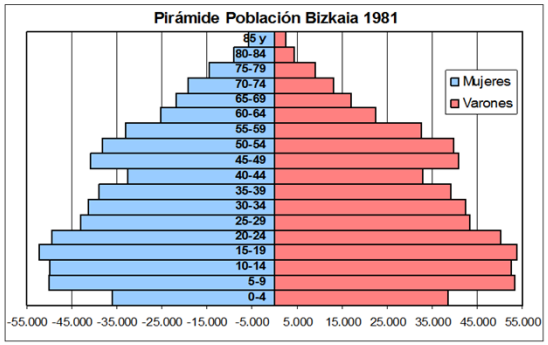
Índice

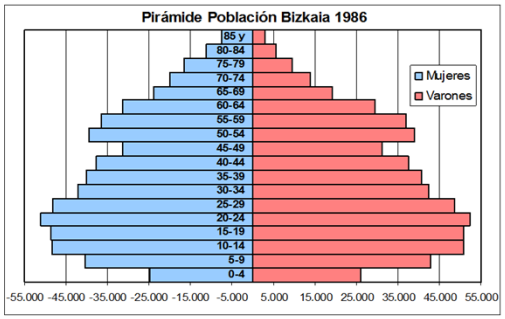
- 1.- El Reto de nuestra Demografía
- 2.- La Tercera Edad como *Deporte de Alto Riesgo*
- 3.- Tercera Edad y Política de Transporte
  - A.- El automóvil
  - B.- El transporte público
  - C.- Financiación
- 4.-Otras Áreas de la Esfera Pública
  - A.-Política Municipal
  - B.-Política de Empleo
  - C.-Política Educativa

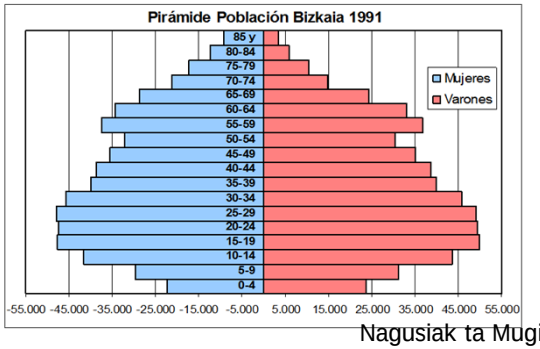
1.- El Reto de la Demografía

- Aquellos de más de 60 años representan al grupo poblacional de mayor crecimiento según las Naciones Unidas. Hoy son 700 millones previéndose que sean 2,000 millones en el 2050
- La demografía es el elemento de menor incertidumbre cuando definimos escenarios de futuro
- La demografía se puede utilizar incluso como herramienta predictiva (*por ejemplo, del consumo de drogas, del número de jugadores de tenis o del uso del transporte público*)

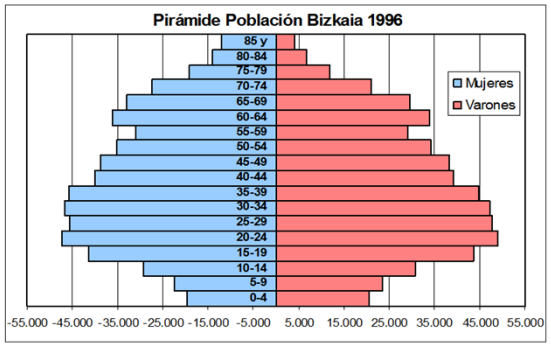
1.- El Reto de nuestra Demografía: **De 1981 a 2006**

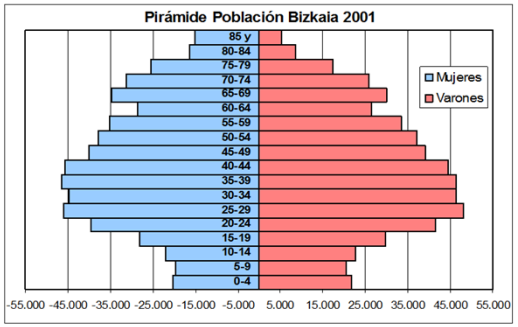


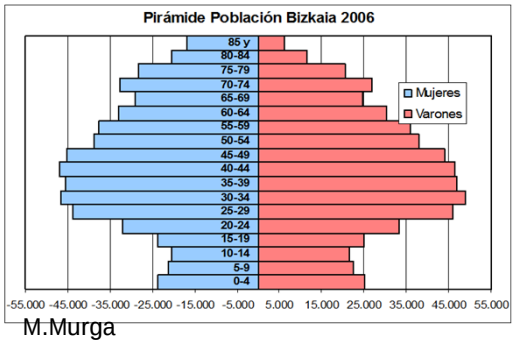




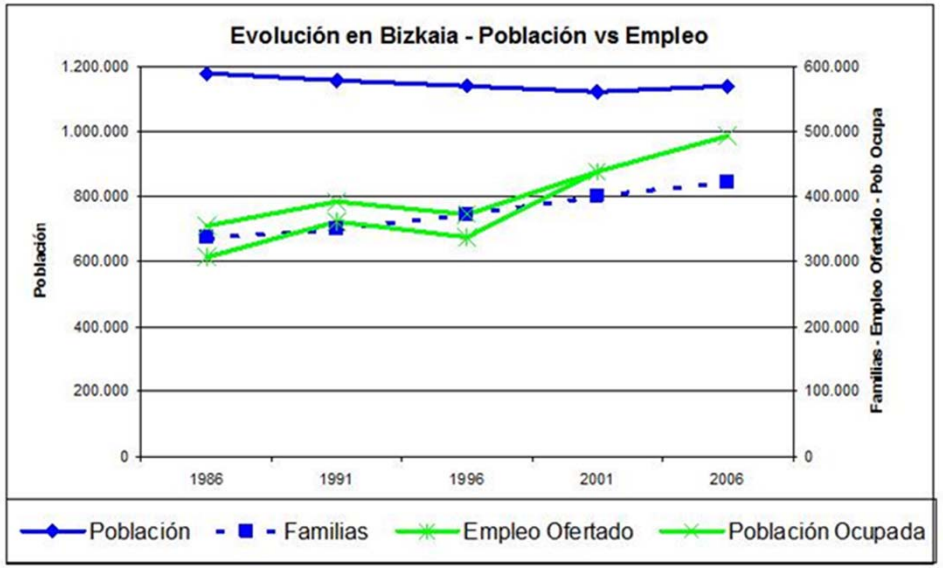
Solo 25 años





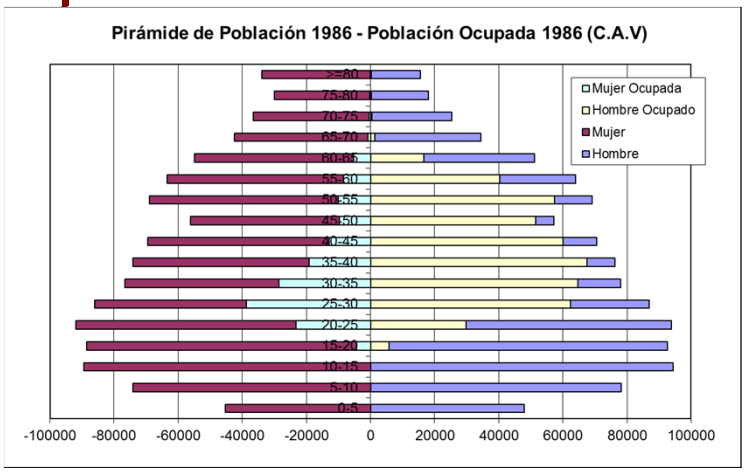


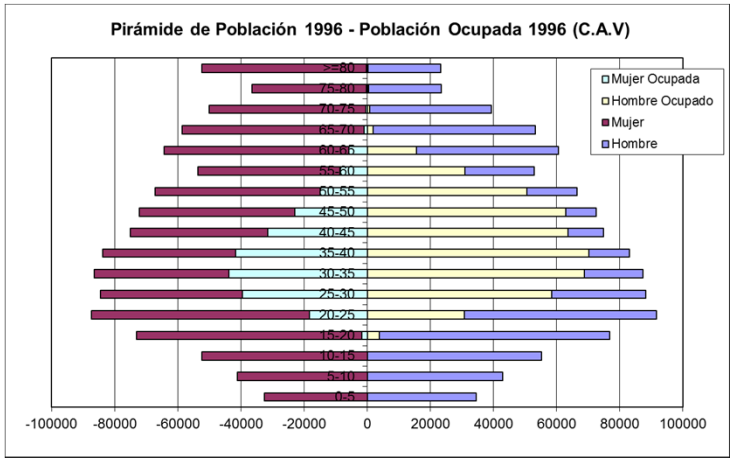
1.- El Reto de nuestra Demografía: **De 1981 a 2006**

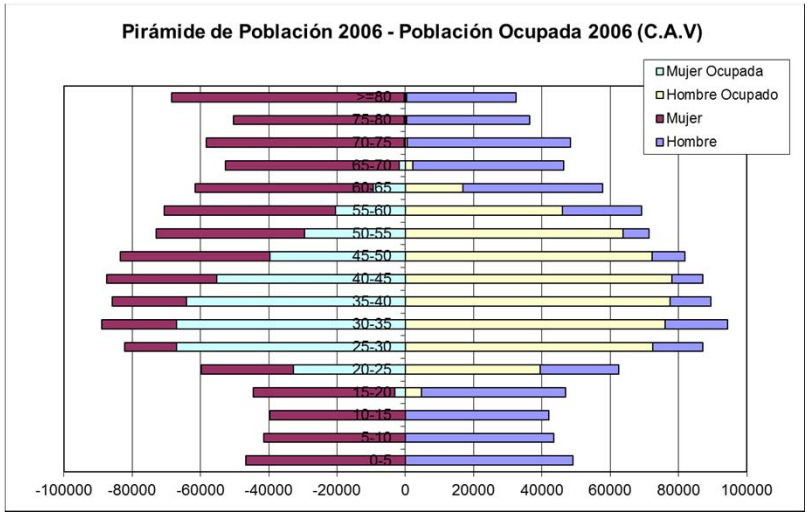


- Este periodo de 25 años con población quasi-constante, incluye
  - Disminución del número de personas por hogar
  - Aumento del número de trabajadores por hogar
  - Crecimiento de la inestabilidad laboral
- Todo ello se traduce en muchos hogares de personas de la Tercera Edad que **carecen de una red familiar próxima** de apoyo

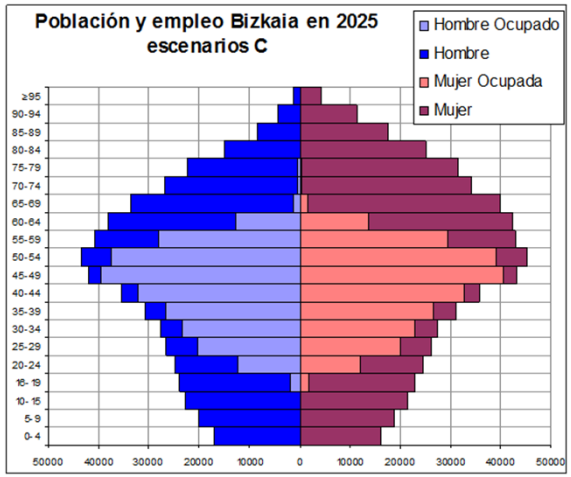
1.- El Reto de nuestra Demografía: **Número de trabajadores**: **1986, 1996 y 2006**

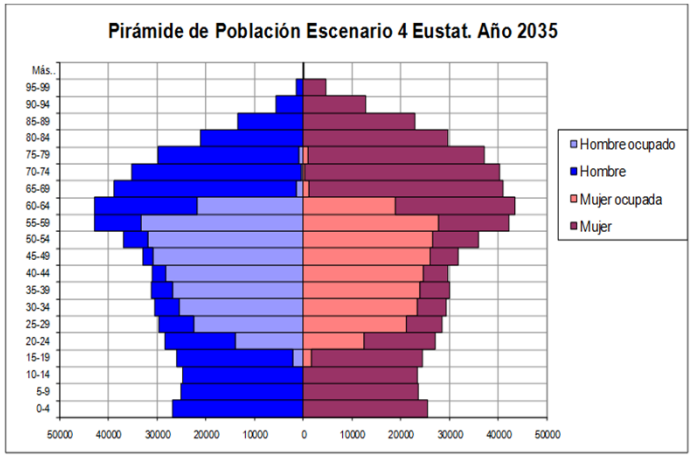


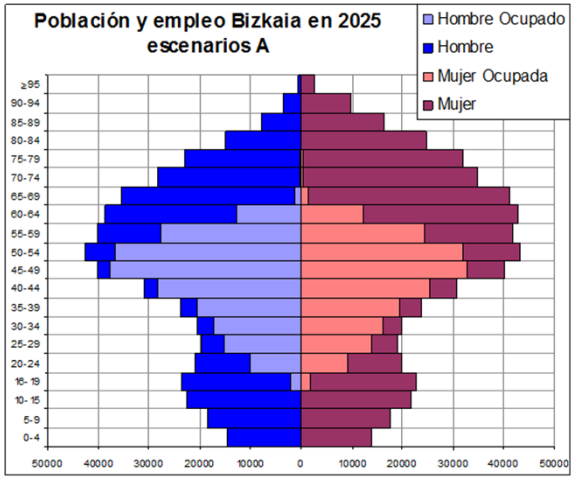


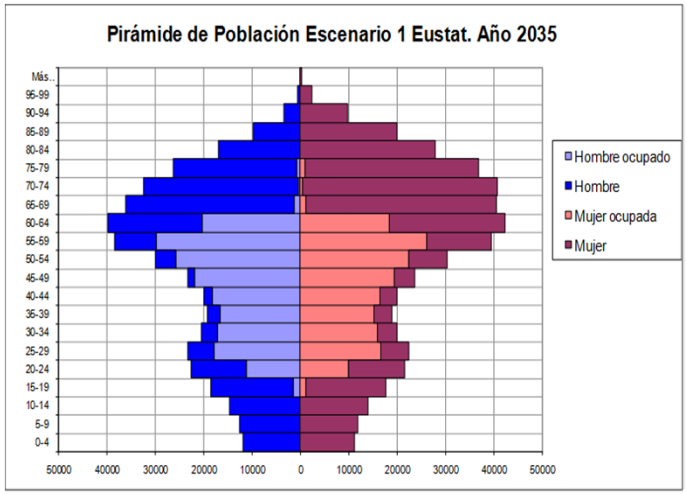


1.- El Reto de nuestra Demografía: **Número de trabajadores**: Previsiones 2025 y 2035









2.- La Tercera Edad como *Deporte de Alto Riesgo*

- En el Age Lab del MIT se diseñó AGNES (hoy en versión 2.0) como un ejercicio de simulación de lo que implica la movilidad de un persona de 75 años

- Entre los elementos que incluye se pueden señalar:
  - Casco (inclinación hacia el suelo)
  - Gafas (cataratas, degeneración macular)
  - Tapones en los oídos (dificultades auditivas)
  - Collarín (rigidez para girar el cuello)
  - Arnés (compresión lumbar)
  - Bandas elásticas (restricción movimiento piernas, brazos y de articulaciones en general)
  - Guantes (falta sensibilidad, dedos torpes)
  - Zapatillas (pisada inestable)

2.- La Tercera Edad como *Deporte de Alto Riesgo*

- La aplicación del uso de AGNES (*Age Gain Now Empathy System*) es múltiple:
  - Recordar que el destino es influenciable, sirviendo como aviso contra la obesidad y la falta de ejercicio
  - Influenciar el diseño de:
    - Todo tipo de utensilios (mangos de goma), mobiliario, productos de consumo (etiquetado, apertura, instrucciones), etc.
    - Todo tipo de instalaciones tales como tiendas (ubicación de estanterías), espacios públicos, centros de servicio (señalítica, tamaño de letras, ubicación, etc.) , hospitales, terminales tpte ...
    - Vehículos de transporte público (acceso y salida, condiciones de comodidad, etc.)
    - Automóviles (sistemas de apoyo a la conducción, seguridad viaria, etc.)

3.- Tercera Edad y Política de Transporte

Un transporte accesible para la Tercera Edad equivale a dotar a este colectivo de:

- Independencia y libertad de acción,
- Capacidad para continuar siendo miembros activos de la sociedad,
- Acceso a múltiples servicios, y
- Facilidad de relación social

3.A- El automóvil

- La actual, y sobre todo, la futura “Tercera Edad” ha conducido durante más de 30 años. De ahí la dificultad de renunciar al automóvil
- La conducción es problemática e insegura (<16-20 años):
  - Campo de visión reducido
  - Reacciones poco fiables frente a situaciones comprometidas
  - Dificultad de la conducción nocturna o en zonas difíciles y complejas
  - Tiempos de respuesta menos rápidos
  - Mayores niveles de distracción y confusión
  - Efectos de la medicación

- Supone una grave amenaza económica para la industria del automóvil, obligada a nuevas tecnologías para adaptarse a este nuevo tipo de usuario, lo cual se suma a la necesidad de reducir su impacto medioambiental.
- De ahí la proliferación de ITS, incluida conducción asistida, control de pupilas, sudoración, uso de aromas...

3.B- El Transporte Público: Requisitos para la Tercera Edad

- El hacer más atractivo el transporte público para los miembros de la Tercera Edad supone hacerlo también más atractivo para el resto de usuarios.
- Entre las demandas de mejora de la calidad prestada de la Tercera Edad, se pueden señalar:
  - Medios más fáciles y eficaces de información de los servicios disponibles de transporte Y DE LOS SERVICIOS CERCANOS en las distintas paradas
  - Poca distancia entre paradas (lo cual posee una doble lectura)
  - Comodidad y señalización de vías de acceso, y salida desde la parada del sistema
  - Fiabilidad horaria del servicio
  - Comodidad y seguridad de la zona de espera en parada (asientos, protección frente a la inclemencia meteorológica, información comprensible, iluminación, etc.)
  - Conductores de autobús que se erijan en los “embajadores” del servicio
  - Dotación de más asientos reservados en exclusividad para la Tercera Edad
  - Anuncio auditivo de cada una de las paradas
  - Medios de pago y validación que sean fáciles y cómodos de utilizar

3.B- El Transporte Público

- Normalmente se debe incluir un amplio abanico de opciones, teniendo en cuenta la variación entre el estado de distintos miembros de la Tercera Edad:
  - Transporte público convencional con cierto nivel de subvención, reforzando las actuales tendencias de mejora de su accesibilidad
  - Acuerdos con empresas de taxis, dada la profesionalidad del sector en Euskadi, aunque exigiéndoles cursillos de capacitación
  - Vehículos adaptados a las demandas específicas de ciertos sectores con mayores niveles de discapacidad

3.C- Financiación

- El recientemente fallecido Consejero Bandrés del Gobierno Vasco instituyó los billetes gratuitos en EuskoTren
- Desde entonces “derechos adquiridos”
- La pirámide de edad como visualización de la dificultad de mantener esos “derechos” en su nivel actual
- Niveles de subvención a asociar a la renta familiar
- Determinados servicios deben involucrar a “Servicios Sociales” o incluso crear impuestos especiales

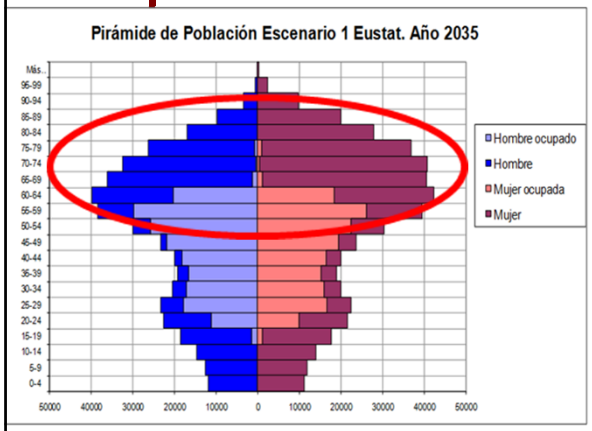
4.- Otras Áreas de la Esfera Pública

- La política de transporte está inmersa, incide y se ve afectada por otras esferas de la *rex publica*
- De cara a esta presentación, vamos a concluir apuntando a algunos aspectos de
  - La política municipal
  - La política de empleo
  - La política educativa

4.A.- Política Municipal

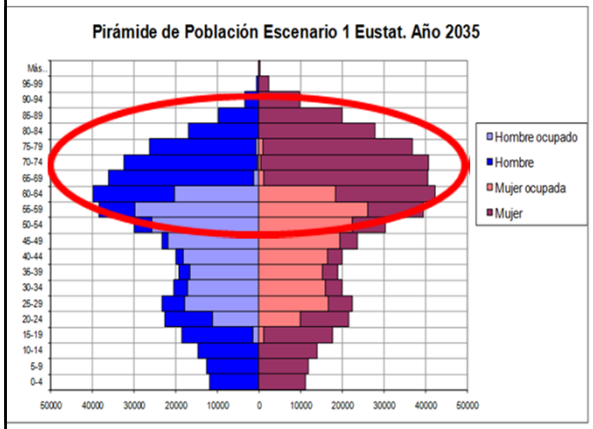
- Ejes peatonales cómodos, seguros (especialmente bajo lluvia), atractivos (vegetación) y dotados de alto niveles de actividad social y comercial, dado que el andar es un ejercicio clave para la salud de la Tercera Edad.
- Espacios públicos, tanto como grandes parques como mini-parques urbanos de barrio.
- Mobiliario urbano, incluido el nuevo material de ejercicio

4.B – Política de Empleo



- Las etapas actuales se pueden desglosar en
  - Educación de 0 a 25-30 años
  - Vida laboral de 25-30 a 65 años
  - Jubilación de 65 a 85-90 años
- Dada la desigualdad de las distintas cohortes por edad, los periodos de formación y jubilación (25-30 y 20-25) no son sostenibles ni económica ni socialmente por el grupo en edad laboral entre 25-30 y 65 años, dada la inestabilidad laboral con épocas en paro

4.B – Política de Empleo

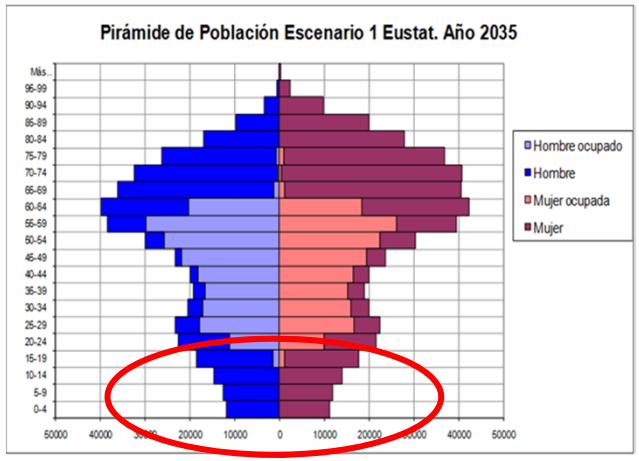


- *Dada la desigualdad de las distintas cohortes por edad los periodos de formación y jubilación (25-30 y 20-25) no son sostenibles ni económica ni socialmente por el grupo en edad laboral entre 25-30 y 65 años, dada la inestabilidad laboral con épocas en paro*

- Por eso parece obligado reconducir la jubilación hacia el retorno de una contribución monetaria que **no sea incompatible** con la realización de actividades que **generen otros ingresos**

- Se trataría además de una iniciativa con claros impactos favorables en la autoestima, integración social y salud física y mental de los miembros de la tercera edad

4.C.- Política Educativa



- Dado que el número de personas en formación es muy inferior a los otros dos grupos (laboral y jubilados), **su productividad deberá ser muy superior a la actual** para equilibrar este sistema, teniendo en cuenta la creciente competencia de los países emergentes. De ahí que no podemos confiar que sea exclusivamente la formación universitaria la que asuma esa enorme responsabilidad.

- Por eso creemos esencial una **formación primaria y secundaria que rompa con la tradicional simplificación temática** propia de esas etapas. De ahí que se recomiende impartir enseñanzas del tipo de pensamiento sistémico, creatividad y nuevas tecnologías (i.e. nanotecnología) en dichas primeras etapas

¿Preguntas?

Eskerrik asko zure arretagaitik!