

Políticas Integrales de Seguridad Vial en Municipios de la Región Pampeana - Guía Metodológica

Tauber Fernando Alfredo, Martino Horacio, Lavecchia Eduardo y Seimandi Miguel

Resumen

Se presenta una guía para diseñar una metodología tipo de Plan Estratégico de Seguridad Vial Urbana para Municipios de la Región Pampeana; realizado a partir del Convenio celebrado entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Universidad Nacional de La Plata (UNLP).

El enfoque metodológico propuesto por la Dirección de Asuntos Municipales de la UNLP, se centra en la generación de información, la participación ciudadana, y en la comunicación, como pilares básicos del proceso de construcción del PESV.

Palabras clave

Guía Metodológica, Seguridad Vial, Plan Estratégico, Municipios

1. PRESENTACIÓN

El presente documento corresponde a la presentación de los resultados de la segunda instancia del estudio Formulación de Políticas Integrales de Seguridad Vial en Municipios de la Región Pampeana. Guía para diseñar una Metodología Tipo de Plan Estratégico de Seguridad Vial Urbana; realizado a partir del Convenio celebrado entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata (DAM-UNLP). Su objetivo es el de desarrollar una Metodología tipo de un Plan Estratégico de Seguridad Vial Urbana, con el propósito de que sirva de referente conceptual y metodológico a los municipios al momento de formular el propio plan de seguridad vial urbana adaptado a sus necesidades. Además, tiene como finalidad:

- Contribuir a la generación de una herramienta de gestión local para la seguridad vial y la movilidad urbana sustentable, con fuerte eje en el compromiso ciudadano a través de mecanismos participativos y de una clara y permanente comunicación (gobierno -actores-ciudadanía).
- Aportar al reconocimiento de la importancia de contar con un Plan de Seguridad Vial local, como una política pública central, en la agenda de gestión local.
- Identificar ámbitos de actuación de los gobiernos locales en materia de Seguridad Vial, definiendo aquellos prioritarios.
- Producir una guía práctica que oriente a la gestión local en los aspectos metodológicos de un PESV, como aporte a la comprensión integral y alcances múltiples presentes en la problemática.

El informe está integrado por dos apartados generales:

Una primera parte constituida por el Marco de Referencia que permite, comprender la posición teórica-conceptual sobre la seguridad vial y la movilidad urbana sustentable, y sobre la planificación estratégica participativa, para abordar el desarrollo de la metodología.

Una segunda parte en la que se expone el desarrollo de la propuesta metodológica, que incluye la definición, los objetivos, las actividades, las técnicas y las herramientas de cada una de las fases que la integran, procurando el doble enfoque de su conceptualización y aplicación concreta a la temática de la Seguridad Vial Urbana.

Tal como fuera desarrollado en el Módulo I del presente estudio, se interpreta a la problemática de la Seguridad Vial¹ desde un abordaje integral de la cuestión territorial, involucrando el reconocimiento de los principales componentes y relaciones de una ciudad; considerando que los siniestros de tránsito son una manifestación emergente e inseparable de cada dinámica urbana.

En tal sentido, la propuesta metodológica que se presenta, promueve el reconocimiento de las particularidades locales (de los contextos en aplicación), tanto de los aspectos específicos referidos a la movilidad urbana, como de su realidad socio-territorial integral, atento a que en él radican las posibles explicaciones a los modelos interpretativos de la realidad vial.

Por otra parte, las disfunciones propias del funcionamiento del modelo territorial y de movilidad actual, no solo generan las consecuencias en términos de daños y víctimas que focaliza la atención desde la seguridad vial, sino que además muestra el agravamiento de la afectación social y ambiental que devienen de la contaminación sonora y atmosférica, la congestión, el estrés, la extensión del tiempo en la jornada cotidiana dedicados a trasladarse, sin ahondar en consideraciones referidas al consumo de combustibles no renovables.

Este conjunto de cuestiones reafirma la necesidad de transformar el modelo de movilidad vigente (y con él, el modelo de organización territorial), en la búsqueda de obtener para las ciudades y su población condiciones de vida más saludables. No se concibe una movilidad sustentable en el marco de una ciudad que no lo sea; razón por la cual, el enfoque para abordar la elaboración del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, está basado en la metodología propia de Planificación Estratégica diseñada y experimentada desde la DAM-UNLP para la Formulación de Planes Estratégicos, adaptada a las especificidades y a los requerimientos de la Seguridad Vial Urbana.

Son sus principales atributos, el establecimiento de un proceso participativo para la planificación-gestión de la movilidad urbana, que parte de la necesidad de construir consenso frente a la visualización de la problemática de la inseguridad vial vigente y generar redes sociales de confianza, cooperación y acción co-responsable para la mitigación/reducción de los saldos frecuentes de víctimas y daños que se producen a consecuencia del funcionamiento del tránsito. La viabilidad de esas acciones debe estar garantizada mediante la formalización de acuerdos y la conformación de instrumentos de gestión mixta (estado/comunidad) para el control social y seguimiento del plan, lo cual además supone la evaluación y previsión de ajustes y cambios a

¹ Si se define la Seguridad Vial, como disciplina que estudia y aplica acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito, es importante no desconocer, que la estructura jurídica del tránsito en nuestro país, establece que los Municipios y las Provincias, son las autoridades de control; en la mayoría de los municipios la cantidad de accidentes de tránsito aumenta, haciendo necesario fortalecer la prevención y poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad; estableciendo como premisa que los usuarios más vulnerables deben ser identificados, lo que permite tomar decisiones en cuanto al entorno creado para la toma de decisiones políticas y de planificación, donde las soluciones más que centrarse en el comportamiento humano como la causa principal de accidentes de tránsito, consisten en modificar de forma apropiada el entorno viario físico y establecer un marco normativo de apoyo. Seguridad Vial. Bases para el entendimiento del Tránsito y la Seguridad Vial. ISEV.

futuro; dado que un aspecto trascendente de la modalidad que se promueve, consiste en que el plan no es un producto concreto y finito, sino que -por el contrario- supone una continuidad permanente.

Por ello, la participación conjunta de la gestión local -con un rol decisivo en la reducción de la accidentalidad-, con los actores sociales y económicos implicados, permitirá abordar la mejora de la seguridad vial, donde cada sector, interviniendo desde su ámbito territorial, ejercerá diversas acciones - normativas, ambientales, urbanísticas, de diseño vial, educativas- para lograr el objetivo de una seguridad vial sustentable, acorde a la escala local.

En este sentido, el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, facilitará los recursos, herramientas e instrumentos a las gestiones municipales, permitiéndoles avanzar en la planificación de una seguridad vial y movilidad sostenible, y establecer objetivos, procedimientos y metodologías que permitan analizar y comparar situaciones comunes para la búsqueda de acciones homogéneas, de estrategias de intervención y propuestas de actuación.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Reflexiones Preliminares

A partir de considerar las múltiples realidades locales del conjunto de municipios a los que va dirigido este trabajo -localizados en la Región Pampeana y con población hasta 100.000 habitantes-, se han caracterizado sucintamente en el Módulo 1, diversas tipologías urbanas en procura de reconocer su organización y estructura vial; se detectan ciudades lineales a la vera rutas y de tendidos de vías de FFCC, centros multimodales de transporte, ciudades portuarias, ciudades costeras, ciudades atravesadas por rutas en sus ejidos urbanos, entre otras. De aquí que los respectivos planes de Seguridad Vial tendrán aspectos diferenciales y, en consecuencia, la metodología que aquí se ofrece requiere de una adecuación a los condicionantes de la realidad de cada territorio y a las capacidades de gestión de su gobierno municipal. Pero también es cierto que los municipios conforman un conjunto identitario que se distingue de los otros niveles de la Administración Pública en tanto:

- Representa el poder público y el gobierno más cercano a los ciudadanos, el que mejor conoce los problemas de la comunidad, el que recibe directamente las demandas de la comunidad y el que más obligado se siente a resolverlos.
- El municipio constituye una administración integral, de base territorial, que tiene a cargo la gestión y prestación de servicios cuya planificación exige la mirada transdisciplinar: el ordenamiento territorial e higiene urbana, el medio ambiente, los servicios sociales, la educación, el deporte, el tráfico y la seguridad, ofreciendo una perspectiva transversal de los problemas y comprometiendo a un trabajo en colaboración permanente.

La problemática de la seguridad vial, es / debiera ser, un tema de agenda central en la gestión municipal. Por otra parte hay una visión compartida, dada por el creciente interés por resolver y mitigar los impactos de la problemática de la Seguridad Vial, entendida como parte significativa para sostener el normal y pacífico desarrollo de la convivencia ciudadana, en comunidades cada vez más complejas. De aquí que la seguridad vial debe ser concebida como fenómeno multifactorial, que requiere de respuestas interdisciplinarias y desde su abordaje de la política

municipal, debiera contar con la co-responsabilidad del conjunto de las administraciones supramunicipales.

Esta idea de responsabilidad compartida, debe extenderse a la Participación Ciudadana, porque la sociedad civil tiene el derecho y el deber de participar en la solución de los problemas de seguridad vial, a partir de su compromiso para el cambio de la cultura en la seguridad vial urbana, que por otra parte exige de un gran esfuerzo colectivo de información, participación y concientización ciudadana, y de responsabilidad compartida en el rediseño de la ciudad y el comportamiento social.

Es claro entonces, que la problemática de la seguridad vial solo puede interpretarse en su verdadera magnitud desde un abordaje integral de la cuestión territorial, lo que involucra el reconocimiento de los principales componentes y relaciones de una ciudad, considerando que los siniestros de tránsito son una manifestación emergente e inseparable de cada dinámica urbana. En tal sentido, la propuesta metodológica que se presenta, promueve el reconocimiento de las particularidades y contextos locales, tanto de los aspectos específicos referidos a la movilidad urbana, como de su realidad socio-territorial integral, ya que aquí radican las posibles explicaciones a los modelos interpretativos de la realidad vial.

Por otra parte, las disfunciones propias del funcionamiento del modelo territorial y de movilidad actual, no solo generan las consecuencias en términos de daños y víctimas que focaliza la atención desde la seguridad vial; sino que muestra el agravamiento de la afectación social y ambiental que deviene de la contaminación sonora y atmosférica, la congestión, el estrés, extensión del tiempo en la jornada cotidiana dedicados a trasladarse; sin ahondar por ejemplo, en consideraciones referidas al consumo de combustibles no renovables. Asimismo, en el ámbito urbano, a diferencia de lo que sucede en la red caminera y de rutas, esta problemática tiene la complejidad de la existencia de una red vial donde conviven arterias principales, arterias que conectan zonas de transición, zonas periurbanas, zonas de acceso a la ciudad, además de vías calificadas que por su uso requieren baja velocidad y una elevada presencia de cruces. Por otro lado, en las ciudades, hay una mayor presencia de usuarios vulnerables (peatones, personas con capacidades diferentes, motoristas, ciclistas) que comparten la vía pública con todo tipo de vehículos, instancia que define otro perfil de la siniestralidad y que debe ser tenido en cuenta a la hora de formular e implementar un Plan de Seguridad Vial Urbano². Este conjunto de cuestiones reafirma la necesidad de transformar el modelo de movilidad vigente y con él, el modelo organización territorial, en la búsqueda de obtener para las ciudades y la población condiciones de vida más saludables. No se concibe una movilidad sustentable en el marco de una ciudad que no lo sea; razón por la cual, se ha desarrollado a tal fin, una metodología de trabajo que reconoce como antecedente la diseñada y experimentada desde la DAMUNLP para la Formulación de Planes Estratégicos Participativos, aplicada a la temática de la Seguridad Vial cuyos atributos son el establecimiento de un proceso participativo para la planificación-gestión de la movilidad urbana entendiendo la necesidad de construir consenso frente a la visualización de la problemática de la in-seguridad vial vigente, generando redes sociales de confianza para la cooperación y acción co-responsable para la mitigación/reducción de los saldos frecuentes de

² Como premisa, se establece que los usuarios más vulnerables deben ser identificados, dado que identificarlos permite tomar decisiones en cuanto al entrono creado cuando desde decisiones políticas y de planificación. En algunas oportunidades, las soluciones más que centrarse en el comportamiento humano como la causa principal de accidentes de tránsito, consisten en modificar de forma apropiada el entorno viario físico y establecer un marco normativo de apoyo. Seguridad Vial. Bases para el entendimiento del Tránsito y la Seguridad Vial. ISEV.

víctimas y daños que se producen a consecuencia del funcionamiento del tránsito. La viabilidad de esas acciones debe ser garantizada mediante la formalización de acuerdos y la conformación de instrumentos de gestión mixta (estado/comunidad) para el control social y seguimiento del plan, lo cual además supone la evaluación y previsión de ajustes y cambios a futuro, aspecto trascendente de la modalidad que se promueve; el plan no es un producto concreto y finito, sino por el contrario, supone una continuidad permanente.

El modelo posible del Plan de Seguridad Vial Urbano que se presenta, es una propuesta que pretende servir de guía a los gobiernos locales a efectos de contribuir a que los municipios estructuren y planifiquen su propia política a través de un Plan de Seguridad Vial. Con independencia de las lógicas y oportunas adecuaciones a su propia realidad local, es importante consignar que el Plan debe prever parámetros de dinamismo y flexibilidad, a efectos de su adaptabilidad situacional en consecuencia a las necesidades y cambios que vayan surgiendo. En tal sentido, es recomendable su revisión periódica, en un máximo de cuatro a cinco años.

2.2. La Planificación Estratégica Participativa

En concordancia con el concepto de Jordi Borja y Manuel Castells (1997:165), se comparte que un plan estratégico urbano es *la definición de un proyecto de ciudad que unifica diagnósticos, concreta actuaciones públicas y privadas y establece un marco coherente de movilización y de cooperación de los actores sociales urbanos, afirmando que el proceso participativo es prioritario respecto a la definición de contenidos y temas estratégicos, dado que este proceso condiciona la viabilidad de los objetivos y actuaciones que se propongan.*

La planificación estratégica, se diferencia de la modalidad tradicional entre otros aspectos, por:

- El objetivo excede al ordenamiento territorial abarcando un plan integral que incluya una mirada multidimensional.
- El proceso de construcción del plan es flexible, en el sentido de que pueda adaptarse a los cambios del entorno.
- Prioriza la participación ciudadana que exige una clara y permanente estrategia comunicacional a efectos de producir apropiación y compromiso motorizador por parte de las fuerzas vivas de la comunidad del PESV.

En ese sentido, la planificación estratégica es un proceso de concertación de actores locales en el cual se establecen objetivos comunes a largo plazo, con el fin de transformar la realidad actual, superar las debilidades y potenciar las fortalezas en materia de Seguridad Vial y Movilidad Urbana Sustentable. Se la concibe como un proceso político, social y democrático que se apoya en la participación y en el compromiso de la ciudadanía y sus instituciones.

Por consiguiente, el PESV, es un instrumento que permite formalizar y explicitar el consenso y el compromiso co-responsable de la ciudadanía, y sus actores e instituciones relevantes, con una visión estratégica a largo plazo, cuyo logro depende en gran medida de la capacidad para conciliar los intereses.

3. METODOLOGÍA A APLICAR PARA EL PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL

El enfoque metodológico propuesto por la DAM/UNLP, se centra en *la generación de información, la participación ciudadana, y en la comunicación*, como pilares básicos del proceso de construcción del PESV.

Esta construcción se la concibe como una relación de colaboración conjunta, en la cual los ciudadanos son parte activa en los procesos de decisión política; la participación en la medida que tienda a incrementar la conciencia ciudadana de asumir compromisos colectivos, promueve la responsabilidad compartida en el sistema de la toma de decisiones, generando con esto más transparencia y redes de confianza en las instituciones públicas. Asimismo, es un canal visibilizador del acercamiento de las decisiones del gobierno local a los intereses de los ciudadanos con el objetivo de hacer efectivo el acceso a bienes y servicios para todos. Desde la perspectiva de la gestión de la movilidad urbana sustentable y la seguridad vial, la participación ciudadana proporciona una mayor legitimación político-institucional en la calidad de las decisiones políticas, al contar con las contribuciones de los afectados y/o involucrados por tales decisiones, generando un incremento en el capital social del municipio.

Se propone desarrollar la metodología en cuatro Fases:

- FASE 1 Organización y Diagnóstico Preliminar
- FASE 2 Diagnóstico Participativo
- FASE 3 Formulación Participativa del Plan (PESV)
- FASE 4 Institucionalización e Implementación del Plan (PESV)

El posicionamiento comunicacional que se plantea en este apartado, es el de entender a la comunicación como una estrategia integral que se centrara en consolidación de una identidad de marca del PESV, que potencie su imagen institucional como sello individual y propio.

La estrategia de comunicación del PESV, estará fuertemente signada por una doble vía de funciones, por un lado está ligada a la participación ciudadana para instalar el tema del plan, pero también para instalar una imagen institucional del PESV, fácilmente reconocible por los diferentes actores sociales, que denotara cuestiones de identidad de la marca PESV, es decir aquel conjunto de atributos o características valorativas que se desean mostrar del PESV hacia el público y/o sociedad en general.

La marca PESV será el motor portador desde lo comunicacional, de datos identitario, informativos, con carácter autónomo en cuanto a convertirse en un producto cultural.

Un ejemplo de Comunicación Estratégica integral, que abarca las nociones de imagen, marca e identidad institucional, es la MARCA PAIS (www.araentina.ar). Los planes de comunicación se conciben para definir los criterios básicos de comunicación en las distintas Fases del PESV, debido a que integran acciones comunicacionales estratégicas para cada una, de acuerdo a los objetivos pautados para las mismas.

Todos los productos comunicacionales, abarcando todos los formatos, se ajustarán a la imagen/identidad institucional del PESV.

3.1. Síntesis de la propuesta metodológica

FASE 1: ORGANIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

Objetivo

- Instalar el Plan Estratégico de Seguridad Vial Urbano en la comunidad, a través de una fuerte política de comunicación, que provoque su temprana apropiación.
- Sentar las bases organizativas para el rápido inicio de las distintas instancias participativas previstas en la presente metodología.

- Avanzar en una faz exploratoria que apunte a construir una primera visión diagnóstica general.
- Identificar los principales ejes temáticos de discusión que serán un insumo básico para el desarrollo de los talleres participativos previstos.
- Conformar la Junta Promotora del PESV para la organización y promoción de todas las actividades pertinentes al inicio y desarrollo integral del proceso.

FASE 2: DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO

Objetivo

- Obtener un diagnóstico consensuado sobre la problemática de la seguridad vial urbana.
- Identificar, describir, relacionar, explicar la situación actual de la movilidad urbana y la seguridad vial.
- Reconocer y acordar las principales manifestaciones conflictivas, identificar las causas y detectar las responsabilidades individuales y colectivas de los actores involucrados.

FASE 3: FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL PLAN (PESV)

Objetivo

- Producir una síntesis que permita una visión comprensiva e integradora del actual estado de situación en materia de movilidad urbana y seguridad vial.
- Discutir concertar y consensuar, el rumbo al que aspira la comunidad.
- Definir los objetivos generales y ejes estratégicos que guíen y orienten el sentido del PESV.
- Pensar y acordar el escenario futuro, determinando los criterios y ámbitos de actuación y las acciones de su implementación.

FASE 4: INSTITUCIONALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN (PESV)

Objetivo

- Poner en marcha todas las políticas y acciones consensuadas en los distintos espacios participativos del PESV.
- Identificar aquellos proyectos priorizados por su valor estratégico por parte de las comisiones de trabajo, a fin de constituir el Plan Operativo Anual (POA).
- Fijar los criterios para una evaluación continua y permanente del desempeño del PESV.
- Promover la institucionalización del plan a fin de garantizar su implementación, en el entendimiento de que el fortalecimiento de las instituciones es condición para la gestión del PESV.

3.2. Desarrollo de la propuesta metodológica

FASE 1: ORGANIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

Es un momento eminentemente organizativo y preparatorio del posterior proceso de planificación, que además propicia la instalación del PESV en la comunidad y la elaboración de un diagnóstico preliminar, que sirva de insumo para identificar los principales ejes temáticos de

discusión del plan y aportar un piso de información que sirva de base para el desarrollo de los talleres participativos previstos.

Actividades

1. Organización previa:
 - Identificación y sensibilización de actores sociales
 - Capacitación en Planificación Estratégica y Seguridad Vial
 - Ajuste Metodológico
 - Lanzamiento del PESV

2. Diagnóstico Preliminar
 - Análisis de información primaria y secundaria
 - Estudios particularizados

1. Actividades Fase 1

1.1. Organización previa

Conformado el Equipo Técnico (ver 3. Organización de la Fase 1), es necesario avanzar en la identificación y sensibilización de los actores relevantes para el resto del proceso, la capacitación a los sectores sociales intervinientes en esta instancia y el ajuste de los detalles metodológicos y operativos del plan, concretando además el acto público de lanzamiento que dará inicio formal al proceso de planificación.

Conformado el Equipo Técnico (ver 3. Organización de la Fase 1), es necesario avanzar en la identificación y sensibilización de los actores relevantes para el resto del proceso, la capacitación a los sectores sociales intervinientes en esta instancia y el ajuste de los detalles metodológicos y operativos del plan, concretando además el acto público de lanzamiento que dará inicio formal al proceso de planificación.

Identificación y Sensibilización de Actores Sociales

Siendo la planificación estratégica un proceso eminentemente participativo de carácter plural, dialéctico, multifacético y continuo, cuya base reside en la aplicación de mecanismos de empoderamiento social por la vía de la participación ciudadana, resulta necesario llevar adelante una serie de encuentros con los actores sociales indispensables para la viabilización del proceso, a los efectos de sensibilizarlos con el proyecto y alcanzar el consenso político necesario para llevarlo adelante.

Estos procesos participativos de planificación determinan procesos complejos que involucran a actores sociales cuyas racionalidades, lógicas y capacidades son muy diversas y a menudo conflictivas, no existiendo un único marco teórico y herramientas que sean totalmente adecuadas a la complejidad de la gestión participativa de la ciudad.

No obstante ello, se pueden utilizar distintas técnicas (mapas de actores, etc.) que tienen entre sus objetivos, caracterizar las fuerzas sociales que modelan el escenario de intervención, conocer las relaciones generales y específicas entre actores y observar las alianzas y conflictos presentes, con el propósito de delinear estrategias para maximizar los apoyos y reducir los rechazos para con el proyecto.

Entre los actores sociales que se encuentran directa o indirectamente relacionados con la problemática de la Seguridad Vial se enumeran:

- Autoridades y Funcionarios Municipales comprometidos con la problemática de la Seguridad Vial, tanto del Ejecutivo como del Concejo Deliberante: Juzgado de Faltas, Tránsito y Transporte, Obras Públicas, Habilitación de Conductores, Control Urbano, etc.
- Funcionarios de los diversos ámbitos y jurisdicciones extra municipales relacionados con la temática: Policía, Salud, Emergencia Médica, Viales, Educación, Contralor, etc.
- Dirigentes / Representantes de Instituciones Intermedias: Transportistas, Taxistas, Remiseros, Talleristas, Expendedores, Gomerías, Vendedores y Expendedores de bebidas alcohólicas, Servicios Varios, etc.
- Autoridades de Constatación: Policía de Seguridad Vial, Policía de Seguridad, Inspectores de Tránsito, Inspectores de Transporte, etc.
- Agentes multiplicadores: Formadores de ONG, Docentes de los diversos niveles, Pedagogos, Docentes dedicados a capacitar Conductores, Responsables de Academias de conducción, etc.
- Especialistas e idóneos en Emergencias y Traumas: Equipos de Atención Médica de Urgencia, Representantes de Nosocomios, Defensa Civil, Bomberos Voluntarios, etc.
- Medios de Difusión y público en general.

Capacitación en Planificación Estratégica y Seguridad Vial

Durante el proceso la planificación estratégica participativa se involucran en un equipo de trabajo distintos funcionarios, técnicos y actores sociales con conocimientos y experiencias diversas, que deberán conciliar las distintas ópticas particulares y comprender que una de las claves del éxito es la existencia del trabajo colectivo, aprovechando las máximas potencialidades de cada uno, sabiendo crecer en las disidencias y fortaleciendo al grupo en la resolución de los conflictos que se presenten. En ese sentido se propone desarrollar, a través de expertos en la materia, una capacitación sobre planificación estratégica participativa y seguridad vial, con el propósito de que el equipo de trabajo comparta un piso de conocimiento, incrementando la capacidad del gobierno y de los actores sociales involucrados, en las teorías, métodos y técnicas, necesarias para viabilizar el proceso. A modo indicativo se proponen desarrollar cuatro módulos sobre los siguientes contenidos:

Módulo 1: Marco conceptual sobre Seguridad Vial y Planificación Estratégica Participativa.

Módulo 2: Metodología e instrumentos de la Planificación Estratégica Participativa. Análisis de casos.

Módulo 3: Práctica de taller participativo de diagnóstico. Técnica de visualización.

Módulo 4: Diseño y evaluación de proyectos. Sistema de Marco Lógico.

Ajuste Metodológico

Teniendo en cuenta que la metodología propuesta es conceptualmente dinámica y flexible, lo que implica la redefinición continua de la misma, en esta instancia, se hace el primer ajuste de los detalles metodológicos y operativos del proceso.

Con ese fin, es necesario adecuar la metodología a los objetivos e intereses de los sectores sociales intervinientes en esta instancia, en el contexto territorial en que se desarrolla cada experiencia.

En este momento de avance del proceso y a partir de la identificación de los ejes temáticos de discusión que surgen del diagnóstico preliminar; será posible readecuar las características de los talleres temáticos a realizar en la fase siguiente, con vistas a iniciar la etapa de máxima participación ciudadana del PESV.

Lanzamiento del PESV

En acto público se dará inicio formal al proceso, donde se enunciarán los objetivos del PESV, explicitando las distintas etapas previstas y las metas a cumplir. El sentido de esta amplia convocatoria multisectorial es propiciar una rápida apropiación comunitaria del plan, que garantice la máxima participación ciudadana en todo su desarrollo. Para ello será fundamental la estrategia comunicacional adoptada, tanto para esta instancia, como a lo largo de todo el proceso participativo.

1.2. Diagnóstico Preliminar

Considerando que la generación de información constituye uno de los pilares básicos del proceso de construcción del PESV, en esta instancia, es necesario avanzar en la elaboración de un Diagnóstico Preliminar, que sirva de insumo al posterior Diagnóstico Participativo, mediante una construcción que incluya diversos tipos de análisis de información primaria y secundaria, así como la realización de estudios particularizados que permitan conocer en profundidad la temática de la seguridad vial y el sistema de movimientos, desde la visión de una movilidad urbana sustentable.

Análisis de información primaria y secundaria

En esta instancia, se realiza un exhaustivo relevamiento de la información secundaria (ya elaborada o existente: estadística, estudios antecedentes, etc.) con el objetivo de obtener una primera aproximación diagnóstica sobre la situación actual de la temática de la seguridad vial y el sistema de movimientos, identificando las principales fortalezas y debilidades que hacen a la realidad local.

A modo indicativo, se señalan algunos contenidos para la búsqueda de información:

- Gestión Urbana Local:

Involucra la gestión territorial y especialmente, la gestión de la movilidad: estructura orgánica municipal, misiones y funciones; recursos económicos, humanos y tecnológicos disponibles afectados a la planificación; regulación y control del sistema de movimientos; los colectivos y usuarios del sistema; los espacios y las actividades que determinan tipos de flujos, viajes, traslados.

- Marcos normativo y políticas vigentes:

En materia de ordenamiento territorial y en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. Existencia de planes y proyectos sectoriales.

- Caracterización Socio-territorial:

Caracterización general: considerando la inserción geográfica, las condiciones del medio, la base económica y conformación socio-demográfica, de la ciudad y su área de influencia. Por otra

parte, y a nivel urbano, la distribución de población, los usos del suelo, singularidades de la dinámica urbana y su configuración físico-espacial y ambiental.

Caracterización del sistema de movimientos, que contemple:

Aspectos físicos, tales como la caracterización actual de la red vial, las condiciones de los canales urbanos (jerarquización, diferenciación, segregación de los distintos modos vehiculares y peatón), los espacios circulatorios y seguridad vial, caracterización del parque automotor, en particular la cantidad actual de móviles y su evolución según tipo de vehículos, entre otros.

Aspectos funcionales, como la diferenciación cuali-cuantitativa de los desplazamientos urbanos a partir, por ejemplo, de la realización de mediciones de volúmenes de tránsito (liviano, pesado, transporte público, otros modos alternativos); la demanda y organización del estacionamiento; la calidad del servicio de transporte; resultados de encuestas de origen destino (OD); entre otros.

Una caracterización y tipificación de las pautas de comportamiento de los usuarios del sistema: mediante evaluación estadística de infracciones detectadas y/o sancionadas, o relevamiento estadístico de las causas aparentes de hechos de tránsito que impliquen la necesidad de un cambio de comportamiento.

Por otra parte, se realiza una Encuesta a Informantes Clave o Delphi, con el objetivo de sistematizar información primaria (la misma se encuentra en su origen, y por lo tanto debe ser elaborada por primera vez y de forma específica) sobre la situación actual y el escenario futuro de la temática de la seguridad vial y el sistema de movimientos, a través de una consulta de opinión a referentes locales que se destacan por su conocimiento y participación en la vida comunitaria y en distintas instancias de la gestión pública o privada, constituyendo un insumo fundamental para el posterior proceso participativo del PESV.

Estudios particularizados

En esta instancia cobran singular relevancia todos los antecedentes constituidos por estudios sectoriales, parciales o particularizados realizados, en particular aquellos que aborden la problemática de siniestros viales que refieran en especial a la evolución y situación actual de las estadísticas disponibles de hechos de tránsito, cantidad y distribución tanto de aquellos que generan víctimas o no; identificación de los puntos o áreas de mayor concentración de incidentes de tránsito; evolución del número de víctimas, diferenciando muertos, heridos graves y leves.

Entre los aspectos más importantes sobre los cuales relevar el estado de situación y antecedentes se reconocen:

Ordenamiento y Regulación Vial:

Desde la perspectiva de la seguridad vial el tratamiento de vías, según la estructura jerárquica clasificada, a efectos de lograr moderación de la velocidad en sectores previamente identificados, como prioritarios para la política del calmado o pacificación del tráfico; mejora de itinerarios peatonales; determinación de circuitos de carga o logísticos. Acciones y estudios de demarcaciones en vías, sectores o áreas puntuales; tratamiento diferencial de accesos al ejido urbano y en cruces e intersecciones conflictivas; plan semafórico en zonas sensibles; circuitos y ciclovías; diseño de caminos escolares; eliminación de barreras urbanísticas para usuarios de movilidad reducida, entre otros tópicos.

Fiscalización - Control de Infracciones:

Sistematización estadística de las actividades acciones implementadas por el cuerpo de agentes de movilidad y tránsito local que controle el cumplimiento de las velocidades admitidas; la documentación en regla de los vehículos y conductores; la indebida falta de elementos de seguridad y prevención (uso de casco, de cinturón de seguridad); la disposición y localización de radares; la observancia por parte de los conductores de las indicaciones semafóricas de las señales viales; el estacionamiento y rotación en la vía pública, así como de la indebida ocupación de la misma; realización de operativos de alcoholemia a conductores; campañas de prevención; atropellos a los colectivos más vulnerables.

Investigación Estadística:

Existencia de un mapa de riesgo por barrios o nivel de comuna; elaboración de estudios estadísticos que evidencien la evolución integral de la problemática -causas y efectos-; agilidad en la tramitaciones y sanciones; existencia de un banco de antecedentes a través del desarrollo de herramientas informáticas -base de datos georeferenciada- de los hechos de tránsito e información asociada.

Protocolos de Actuación de las organizaciones y autoridades intervinientes en el hecho de tránsito:

Policía de seguridad vial, promotores de seguridad vial, agentes de tránsito municipal, bomberos, unidades de emergencias-: evaluación de los protocolos existente o en elaboración, criterios empleados y priorizados; implementación de unidades centinelas; capacidades de apoyo logístico de articulación con la red hospitalaria de derivación y atención a la víctima. Ponderación de resultados obtenidos como aporte a la capacidad operativa de atención y seguimiento de las víctimas.

Regulación y planificación del estacionamiento en la vía pública.

Evaluación de la incidencia en hechos de tránsito con origen en la indisciplina del estacionamiento en la vía pública; análisis de los criterios correctivos de tales indisciplinas; producción normativa e incidencia en la cantidad de hechos de tránsito.

Sector del Transporte Público Taxis y Remis.

Si bien en el tipo de ciudades de pequeña escala y bajo rango demográfico, para las que se expone la presente propuesta metodológica, no presenta el transporte público como un eje central de movilidad urbana, muchas de ellas ofrecen una red vial saturada de autos particulares o próxima a alcanzar tales niveles de saturación; otras presentan este fenómeno en temporada vacacional y otras pueden implementar algunas medidas en el mediano plazo, factor clave para el desaliento de la cultura del coche, revirtiendo los modelos insustentable de movilidad. Al respecto, resulta de interés recabar información sobre aspectos concernientes a la modernización del sector, cobertura, tratamiento particularizado de centros de intercambio modal, paradas, recorridos, diseño de mobiliario urbano y señalética que atienda a estándares de seguridad vial para los usuarios.

El análisis de la información primaria y secundaria, serán la base para la elaboración de un primer documento diagnóstico, a cargo del Equipo Técnico, que oficiará de insumo básico para la identificación de los principales ejes temáticos de discusión, que permita avanzar en la instancia

participativa de los Talleres Temáticos de la siguiente Fase del PESV, donde se nutrirá y perfeccionará con la opinión de los distintos actores intervinientes.

2. Estrategia Comunicacional Fase 1

Considerando que la comunicación constituye uno de los pilares básicos del proceso de construcción del PESV, en esta instancia, es necesario establecer una estrategia de comunicación que pondere una imagen institucional del PESV y se consolide como sello individual, con el propósito de promover la participación y el compromiso de los distintos actores intervinientes en el proceso.

Con ese fin, el equipo de comunicación, procede a plantear la estrategia global del Plan de Comunicación del PESV. Para ello se proponen actividades que nivelen el volumen de información que se quiere manejar entre los distintos equipos de trabajo, que se conformará con la pluralidad de los actores de la sociedad.

Resulta necesario la construcción, desarrollo y validación de un mensaje (contenido informacional) que pueda ser comunicado hacia los demás actores que participaran del proceso. Este contenido informacional se transfiere con un discurso claro y preciso. Entre los Productos a desarrollar se destacan:

- Diseño del Plan de Comunicación, que permite que las decisiones y acciones comunicacionales, respondan a criterios profesionales, a una metodología y a un planteamiento estratégico y no sea simplemente una serie de acciones inconexas.
- Creación de una imagen institucional propia, que contenga un diseño de comunicación visual (logotipo, isologotipo, colores determinados a utilizar, tipografía, etc.) que serán utilizados de manera continua y uniforme en todas las Fases del PESV
- Un documento de circulación interna, que unifique los lineamientos y roles de los distintos actores, lo que garantiza homogeneidad discursiva, logrando así minimizar desencuentros y/o malos entendidos, optimizando las potencialidades del equipo.
- Una página Web, que muestre claramente la imagen institucional del PESV, con un link al portal municipal y al eventual del equipo asesor externo. La página se nutre del contenido informativo en relación al PESV, que prevee la actualización y ampliación de información a medida que avance el plan. Se recomienda que en el caso de que los municipios no cuenten con un portal Web, se revean los medios para producirla.
- Material gráfico, (folletería, trípticos o dícticos) con la información que se considere relevante de acuerdo a la disposición de los equipos y reforzando la imagen institucional del PESV.
- Gacetillas de prensa para cada uno de los medios de comunicación comunales, promoviendo la difusión e instalación del tema del PESV en la sociedad.
- Un mailing digital que contenga la mayor cantidad de direcciones electrónicas de instituciones públicas/privadas, asociaciones civiles, etc., además de aquellos actores identificados como claves, facilitará la difusión de información y optimizará los canales formales e informales de comunicación.
- Diseño de la encuesta gráfica que se les realizara a los informantes clave, cuyo resultado se comunicarán en el portal Web del PESV, para explicitar la diversidad de temáticas que los actores detectan y ponderan dentro de la seguridad vial.

Todos los productos comunicacionales, en todos sus formatos, estarán regidos por una única línea estratégica de comunicación, de acuerdo a la imagen institucional y la identidad de marca que se producirá para el PESV en cada municipio, y que se explicitará en las acciones que marca el plan de comunicación.

3. Organización de la Fase 1

La estructura organizativa de la Fase 1 queda representada por:

Órganos de Gestión del PESV Fase 1:



Fuente. Dirección de Asuntos Municipales – UNLP

Equipo Técnico

El Equipo Técnico será el responsable de programar, coordinar y llevar a buen fin, el conjunto de actividades previstas para el desarrollo del PESV. Es aconsejable que el mismo cuente con un perfil profesional integrador e interdisciplinario, con capacidad para coordinar el trabajo grupal y los distintos ámbitos del PESV -Junta Promotora, Talleres Participativos y Comisiones de Trabajo (Temáticas, por Lineamientos y por Programas), Mesa de Concertación y Órgano de Gestión, y elabore la síntesis e interprete el trabajo colectivo, generando ideas propias y promueva una cultura de la planificación estratégica.

El Equipo Técnico debe tener ubicación física propia y en lo posible, estar integrado, en parte, por representantes del Municipio, a los fines de articular las acciones emanadas del PESV con la gestión municipal.

El Coordinador General debe tener un perfil integrador de las ciencias del territorio, poseer expertiz en materia de seguridad vial, y ser un buen comunicador, con capacidad de articulación intersectorial y de gestión multiactoral de proyectos complejos.

Es aconsejable que el Equipo Técnico cuente con una estructura de comunicación externa, ya que la instalación del PESV en la comunidad y la convocatoria de los distintos eventos del proceso - Talleres Temáticos, Mesas de Pensamiento Estratégico, Reuniones de Junta Promotora, Mesa de Concertación y Asamblea General- resultan de vital importancia para el éxito del PESV.

Equipo Asesor Externo (hipótesis)

El Equipo Asesor Externo, se complementa con el Equipo Técnico, a los efectos de transferir el conocimiento metodológico que posibilite anticiparse a los hechos, reduciendo riesgos y la capacitación necesaria sobre aspectos concretos de la planificación estratégica -Encuesta Delphi a informantes calificados, coordinación de Talleres Temáticos, adopción de mecanismos de participación electrónica, elaboración de Matriz FODA, escenarios u otras técnicas para

elaboración de diagnósticos/ pronósticos; Tablero de Control de Gestión, como asimismo la capacitación de los referentes comunitarios.

Equipo Comunicación

El Equipo de Comunicación es un eslabón clave para la promoción, difusión, instalación y mantenimiento de los PESV. Se recomienda la incorporación de profesionales provenientes del campo de la comunicación ya que los mismos son los que le darán forma estratégica a los contenidos discursivos de todo el proceso del PESV, participando activamente en todas las etapas, optimizando los canales de información/difusión y diseñando el Plan de Comunicación que se dispondrá para cada fase. Otro actor en este equipo es un diseñador en comunicación visual, para contemplar aquellos aspectos referidos a elementos, tales como distinción/elección de la colorimetría a utilizar, creación de logo propia de cada PESV, manejo de conocimientos en relación a la impresión de los materiales gráficos, audiovisuales, y digitales. La incorporación en este equipo de un profesional del campo de la sociología resolvería todo lo referente al diseño, recolección y análisis de datos de las encuestas a actores clave previstos en la Fase 1 del PESV y en su posterior desarrollo.

BIBLIOGRAFÍA

(Principales antecedentes y enfoques conceptuales)

- 1.- Tauber, F., & Delucchi, D. (1991). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de La Plata (1988-1991). mimeo.
- 2.- Tauber, F., & Cremaschy, G. (1992). Acceso ferroviario a la ciudad de La Plata Una barrera para el desarrollo regional y la integración urbana. In III Congreso Interdisciplinario sobre Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas y IV Seminario Iberoamericano sobre Accesibilidad al Medio Físico (Buenos Aires, 30 de octubre de 1992).
- 3.- Tauber, F., & Delucchi, D. (1993). Metodología para la planificación y la gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Bariloche (1990 1993). mimeo.
- 4.- Tauber, F., Delucchi, D., & Chiarle, A. (1993). Desarrollo de metodologías para la adecuación tarifaria y redefinición espacial del servicio público de transporte urbano de pasajeros y adecuación tarifaria para la ciudad de San Carlos de Bariloche.
- 5.- Tauber, F., (1995). Pautas para una estrategia de desarrollo. Management para municipios.
- 6.- Tauber, F., Bognanni, L., & Delucchi, D. (1995). La Plata: propuestas para un futuro de progreso.
- 7.- Tauber, F. (1996). Estrategias de desarrollo en relación con el municipio. Management para municipios.
- 8.- Tauber, F., Chiarle, A., Delucchi, D., Longo, J., & Cecatto, V. (1997). Estudio de transporte urbano para la ciudad de Neuquén: diagnóstico.
- 9.- Tauber, F. (1998). Ideas para una agenda de política municipal. Cuadernos IFAM.
- 10.- Tauber, F. (1998). Prólogo: Desarrollo regional. Experiencias nacionales y latinoamericanas.
- 11.- Tauber, F. (1998). Enfoque sistémico del desarrollo municipal. Management para municipios.
- 12.- Tauber, F. (1998). LA NECESIDAD DE DEFINIR UN ROL PARA EL TERRITORIO LOCAL en Enfoque sistémico del desarrollo municipal. Management para Municipios. Número especial" Los Municipios: estrategias de desarrollo económico local.
- 13.- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., & Di Tommaso, W. (1999). Estudio del tránsito vehicular de la ciudad de Lincoln: propuestas para su reordenamiento.
- 14.- Tauber, F. (1999). Municipio y desarrollo: el nuevo desafío. Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP).
- 15.- Tauber, F. (1999). Municipio y calidad de vida.
- 16.- Tauber, F. (1999). Autonomía, descentralización y regionalización: un desafío institucional para el municipio. Contactar, la revista de los municipios.
- 17.- Tauber, F. (1999). Tiempo de Acción. Bases para una política de desarrollo sustentable en la Prov. de Buenos Aires, capítulo, 1.

- 18.- Tauber, F. (1999). Tiempo de Acción, Bases para una política de desarrollo sustentable en la Prov. de Buenos Aires, cap. 1: Municipio y Calidad de Vida, parte I y II. auspiciado por la Presidencia de la Honorable Cámara de Diputados de la Pcia. Bs. As.
- 19.- Tauber, F. (1999). Municipio y calidad de vida; Parte 1 y 2. Pág. inicial: 33. Pág. final: 88. TIEMPO DE ACCIÓN, Bases para una política de desarrollo sustentable en la Prov. de Bs. As. Compilador: Dr. L. Blanco. Editado y auspiciado por la Presidencia de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.
- 20.- Tauber, F. (1999). Los Municipios. Estrategias para el Desarrollo Económico Local, cap, 4.
- 21.- Tauber, F. (1999). El rol del municipio y las estrategias del desarrollo local.
- 22.- Tauber, F., & Delucchi, D. (1999). El proceso del desarrollo local y el valor de la información. Extensión.
- 23.- Tauber, F., & Delucchi, D. (1999). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de San Martín de los Andes. Mimeo.
- 24.- Tauber, F., Delucchi, D., & Chiarle, A. (1999). Estudio de antecedentes, diagnóstico, planificación espacial y tarifaria y pliego licitatorio para la reformulación del sistema de transporte público, y planificación del sistema de taxis y remises de la ciudad de San Martín de los Andes.
- 25.- Tauber, F. (2000). Municipios varios de Provincia de Buenos Aires. Reflexiones para una estrategia de desarrollo.
- 26.- Tauber, F., Delucchi, D., Sánchez Arrabal, M. B., Martino, H., & Frediani, J. C. (2000). Los planes estratégicos y los planes de financiamiento. In Encuentro Regional de Planificación y Gestión Urbana (Junín, año 2000).
- 27.- Tauber, F. (2000). PRDM: el Programa de Reformas y Desarrollo de los Municipios argentinos 1. Contactar, la revista de los municipios.
- 28.- Tauber, F. (2000). Municipio y Gestión: los nuevos paradigmas.
- 29.- Tauber, F. & Delucchi, D. (2000). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Neuquén (1997-2000). mimeo.
- 30.- Tauber, F. & Delucchi, D. (2001). Metodología para la planificación y gestión de los sistemas de transporte público de pasajeros de la ciudad de Comodoro Rivadavia (2000-2001). mimeo.
- 31.- Tauber, F., Chiarle, A., Delucchi, D., Longo, J., Zabala, M., Cecatto, V. & Dietz, S. (2001). Licitación del Sistema de Transporte Urbano: ciudad de Comodoro Rivadavia.
- 32.- Tauber, F. (2001). Metodologías para la implementación de un plan estratégico. Munigestión, Capacitación permanente para municipios y comunas, 1.
- 33.- Tauber, F., Martino, H. & Delucchi, D. (2001). El Programa de Apoyo a los Municipios.

- 34.- Tauber, F., Delucchi, D. & Martino, H. (2003). Plan Estratégico Chivilcoy.
- 35.- Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Pintos, P., & Martino, H. (2003). Planificación estratégica en tiempos de crisis. La necesidad de la permanente readecuación metodológica. Evento: IV Seminario Nacional de Redmuni/INAP: "Articulaciones Interinstitucionales para el Desarrollo Local" (Córdoba, Argentina, 29 de noviembre de 2002).
- 36.- Tauber, F. (2004). Planeación institucional (Planeamiento estratégico y continuo).
- 37.- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C. & Tosi, I., (2005). Plan Estratégico Ramallo.
- 38.- Tauber, F. & Cravacuore, D. (2005). Innovación en los municipios argentinos: ¿qué innovación? ¿qué municipios? X Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública. Santiago, Chile.
- 39.- Tauber, F., & Delucchi, D. (2005). El rol de la universidad en la asistencia para el desarrollo local. Universidad y desarrollo local: aprendizajes y desafíos, 127.
- 40.- Tauber, F. & Delucchi, D. (compiladora, Adriana, Rofman) (2005). EL ROL DE LA UNIVERSIDAD EN LA ASISTENCIA PARA EL DESARROLLO LOCAL en Universidad y desarrollo local: aprendizajes y desafíos. Prometeo
- 41.- Tauber, F., Besler, D., Frediani, J., Delucchi, D., & Martino, H. (2005). DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN Y FORTALECIMIENTO DEL ESTADO MUNICIPAL en Descentralización en la Provincia de Buenos Aires: Una mirada desde los municipios. Descentralización y Fortalecimiento del Estado.
- 42.- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Pintos, P. A. (2006). La planificación estratégica participativa.
- 43.- Tauber, F., & Sánchez Arrabal, M. B. (2006). Los planes estratégicos y el gobierno local. In VIII Encuentro Internacional Humboldt. Movimientos sociales urbanos (Entre Ríos, 2006).
- 44.- Tauber, F., Delucchi, D., (2007). Construcción metodológica para el plan estratégico participativo del CODENOBA.
- 45.- Tauber, F. (2007). La gestión del desarrollo.
- 46.- Tauber, F., Sánchez Arrabal, M. B., Frediani, J. C., & Delucchi, D. (2007). Diseño de una estrategia de desarrollo regional. In IV Seminario Internacional de Ordenamiento Territorial (Instituto de Cartografía, Investigaciones y Formación para el Ordenamiento Territorial, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2007).
- 47.- Tauber, F., Cháves, G. J., & Lencinas, C. J. (2007). La ciudad como proyecto colectivo: la planificación estratégica participativa.
- 48.- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez Arrabal, M. B., & Frediani, J. C. (2007). Estudio para la regionalización de la provincia de Buenos Aires.

- 49.- Tauber, F. (2008). La planificación de los sistemas de movilidad, el caso del transporte público.
- 50.- Tauber, F., & Ravella, O. R. (2008). Modelos de transporte orientados a la mitigación de emisiones contaminantes en ciudades medias grandes de la provincia de Buenos Aires.
- 51.- Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., Sánchez, A. M. B., Frediani, J., Vázquez, V., & Nigoul, P. (2008). Propuesta Metodológica para la Regionalización de la Provincia de Buenos Aires. Dirección de Asuntos Municipales, Universidad Nacional de La Plata.
- 52.- Tauber, F., Sánchez Arrabal, M. B., & Frediani, J. C. (2008). Hacia un nuevo modelo de regionalización para la provincia de Buenos Aires. In X Jornadas Cuyanas de Geografía " La geografía frente a la necesidad de integrar territorios y voluntades"(Mendoza, 28 al 31 de mayo de 2008).
- 53.- Lavecchia, E., Martino, H., Seimandi, M., & Tauber, F. (2009). Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana-Módulo 1.
- 54.- Tauber, F., Lavecchia, E., Martino, H., & Seimandi, M. (2009). Módulo 3: Políticas integrales de seguridad vial urbana para municipios de la Región Pampeana. Recomendaciones para la implementación de políticas integrales de seguridad vial urbana.
- 55.- Tauber, F. (2009). Plan de ordenamiento urbano y territorial: proyectos viales y de saneamiento y estrategias de desarrollo local para el partido de Suipacha.
- 56.- Tauber, F. (2009). Planificación del desarrollo en América Latina.
- 57.- Tauber, F., Sánchez Arrabal, M. B., Delucchi, D., & Martino, H. (2010). Proyecto: Diseño de un sistema de indicadores para el monitoreo y evaluación de desempeño en la gestión de los gobiernos locales.
- 58.- Tauber, F., & Ravella, O. (2010). Proyecto: Análisis de medidas que inciden en la mitigación de emisiones contaminantes en el sector transporte. El caso de las ciudades de Rosario, La Plata, Mar del Plata y Lanús.
- 59.- Tauber, F., Giordano, C. J., (2018). Plan Estratégico 2018-2022.
- 60.-Tauber, F., & Martino, H. (2014). Municipalidad de Zapala. Formulación de Proyectos de Desarrollo Económico Productivo de la Ciudad de Zapala. Informe Final: Tomo I Año 2014.
- 61.-Tauber, F., & Martino, H. (2014). Municipalidad de Zapala. Formulación de Proyectos de Desarrollo Económico Productivo de la Ciudad de Zapala. Informe Final: Tomo II Año 2014.
- 62.-Tauber, F., & Martino, H. (2014). Municipalidad de Zapala. Formulación de Proyectos de Desarrollo Económico Productivo de la Ciudad de Zapala. Informe Final: Tomo III Año 2014.
- 63.-Tauber, F., Delucchi, D., Martino, H., & Bognanni, L. (2020). Sistema Integral de Información Geográfica Municipal: Municipalidad de Carlos Tejedor.
- 64.-Tauber, F., Delucchi, D., Longo, J., Bognanni, L., Martino, H., & Pintos, P. (2002). Rauch: Reflexiones y datos para una estrategia de desarrollo.

65.-Tauber, F., Sánchez Arrabal, M.B., Martino, H., Delucchi, D., Rodríguez, C., Lafalce, N., Cremaschi, M.E., Maqueda, L., & Guilarte, M.J. (2013). Sistema de indicadores para municipios de la provincia de Buenos Aires. Indicadores ambientales.