



# Planes de Movilidad Urbana Sostenible en las ciudades españolas

José María Díez

CONAMA2014



Planes de Movilidad Urbana Sostenible en las ciudades españolas

## Introducción

# 01 Introducción

CONAMA2014



# 01. Introducción

## → Antecedentes

La **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible**, establece que las ciudades que pretendan recibir subvenciones estatales (Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas) para el transporte público, deben de tener un **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aprobado**. Tras varios aplazamientos, dicha obligación ha comenzado a ser efectiva, de manera que desde julio de 2014 (momento de la solicitud de la subvención) es indispensable tener concluido y aprobado uno de dichos planes.

La lógica preocupación que suscitaba la cuestión hizo que el **grupo de trabajo IV de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI) junto con la RED CiViNET España y Portugal, incluyera entre sus acciones el análisis de las distintas ciudades, enlazando con alguna acción paralela**, como la que organizó CiViNET en la Sede de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP): un taller específico sobre el tema en **marzo de 2014**, con numerosos ejemplos y **la presencia de más de 30 municipios**.



# 01. Introducción

## → La Consulta

Así, para la elaboración del Documento denominado “**Planes de Movilidad Urbana Sostenible en la RECI (Red Española de Ciudades Inteligentes)**”, se consultó a las ciudades asociadas y a alguna más de la Red CiViNET, pidiéndoseles contestar a una serie de preguntas acerca de la situación del **PMUS de su ciudad**. Para elaborar el documento donde se exponen los ejemplos de estas doce ciudades se destacaron los aspectos más interesantes y se omitieron los considerados reiterativos.

Las preguntas del cuestionario trataban sobre los **objetivos, horizonte temporal, la relación con otros planes** de la ciudad (PGOU, por ejemplo), el proceso de **participación ciudadana** y las distintas fases donde se llevó a cabo, si fue realizado por **una/s empresa/s**, el % **ejecutado** a día de hoy, **puntos no contemplados** correctamente en su día, si tuvieron en mente las **guías españolas y europeas** para su elaboración, la **evaluación** (si se contempla, o si alguna parte ha sido evaluada), **indicadores** en su caso, **presupuesto** anual (si lo tiene), principales **problemas** en su implementación y si se ha ayudado de algún **proyecto / fondos europeo** para su implementación / auditoría / evaluación.



Planes de Movilidad Urbana Sostenible en las ciudades españolas

## Conclusiones

# 02 Conclusiones

CONAMA2014



## 02. Conclusiones

### → Conclusiones (I)

Las principales conclusiones que se obtuvieron de la consulta enviada a las ciudades se pueden resumir en:

- Cada ciudad tiene sus **particularidades** y es necesario un PMUS adaptado a sus circunstancias.
- Se repite en todas ellas las **dificultades económicas** (especialmente incidente en la fase de implementación).
- Necesaria una **cooperación** entre distintos departamentos municipales involucrados.
- **Apoyo político y técnico** absolutamente necesario.
- Todas las ciudades señalan la importancia del **proceso participativo**, consustancial a la propia naturaleza de un PMUS: todas las ciudades han contado con él, y lo han señalado como uno de los **principales factores para el éxito del programa a desarrollar**. Que la ley de Economía Sostenible incida en la obligatoriedad de llevar a cabo dicho proceso como una de las pocas condiciones sine qua non que establece para la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible, no hace sino evidenciar lo que era un secreto a voces: **sin participación pública no cabe hablar de PMUS**.



## 02. Conclusiones

### → Conclusiones (II)

- Destaca que sólo las propuestas más modernas (a partir de 2010-2011) recogen **indicadores de ejecución y de impacto**, aspecto este menos tratado en aquellas ciudades que lanzaron su PMUS antes de esa fecha, que tienen un problema común en la falta de evaluación, pues al no contemplarse en ningún caso, es **imposible saber si el Plan está siendo efectivo**.
- Se echan de menos también acciones basadas en las **nuevas tecnologías, o la movilidad eléctrica**, que no se incluyó en su día en Planes realizados hace tiempo.
- Otras ciudades apuntan como una carencia importante el **no haber fijado unos presupuestos anuales para acciones concretas**.



## 02. Conclusiones

### → Importancia de la Ayuda Europea

- Destaca la ayuda prestada a través de **proyectos europeos**, tanto para la implementación como para la evaluación (básicamente **CiViTAS**, en los casos de **Burgos y Vitoria-Gasteiz**). Actualmente, a raíz del Plan de Acción de Movilidad Urbana, y proyectos como **QUEST, ENDURANCE, CHALLENGE o BUMP**, que ofrecen a las ciudades la posibilidad de auditar sus PMUS, es previsible la llegada de nuevas fuentes de financiación a través de los fondos Europeos en el **Programa Horizon 2020** (dentro del WP 11, Smart, Green and Integrated Transport, **Topics 5.4 y 5.5**, el denominado CiViTAS 2020). Importante señalar **el intercambio de experiencias y el impulso europeo en el ámbito de la movilidad**.
- España fue pionera en el desarrollo de la **Guía del IDAE (2006)** que, con el tiempo, se ha demostrado un **referente para la elaboración de PMUS**. Curiosamente, una guía completa y avanzada en un país donde poquísimas ciudades contaban con uno.
- Posteriormente han ido apareciendo más documentos más modernos, entre los que destaca, sin duda, la **Guía ELTIS plus**.
- ***A cada cual según su necesidad y de cada cual según su capacidad.***
-