

**CONTRIBUCIÓN DE LOS PMUS A LAS METAS DEL ODS11 y ODS13****Resumen**

La aglomeración de la población en torno a las ciudades está produciendo una escasez del espacio público, la congestión de sus diferentes vías públicas, problemas de calidad del aire que respiramos y es la principal responsable del cambio climático. Ante estos problemas, y considerando que los desplazamientos tienen que seguir realizándose y además se tiene que garantizar que sigan siendo sostenibles en un futuro, los Ayuntamientos tienen que planificar cómo se van a desplazar las personas por su ciudad de forma sostenible, ¿cómo quieren que se desplacen sus ciudadanos por su ciudad?, para ello los Ayuntamientos están realizando planificaciones en el horizonte 2020 y 2030.

En el horizonte 2030, hay dos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) vinculados directamente con la sostenibilidad de las ciudades: el ODS11 persigue una ciudad sostenible e inclusiva y el ODS13 diseñar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Como indicadores más familiares para la consecución de parte de las metas de cada objetivo tendríamos la reducción de NO<sub>2</sub> para el ODS11 y la reducción de CO<sub>2</sub> para el ODS13, que entran dentro de los principales objetivos en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

**Palabras Clave (5): Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), Ciudad sostenible, Cambio climático, Metas, Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).**

## **Introducción**

Los dirigentes internacionales, en una cumbre de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aprobaron en 2015 los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para alcanzar un desarrollo sostenible del planeta. Hay dos objetivos vinculados directamente con la sostenibilidad de las ciudades, el ODS 11 “ciudades y comunidades sostenibles” y el ODS 13 “acción climática”: para alcanzar dichos objetivos se necesitan cumplir una serie de metas.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es una herramienta de gestión para las administraciones públicas que permite planificar la forma de desplazarse en la ciudad considerando modos más sostenibles como son el transporte público, la bicicleta o caminar. Interviene en varios campos para alcanzar una movilidad más sostenible en el municipio e ir mejorando: la movilidad peatonal y de personas con movilidad reducida (PMR), el transporte público, la movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal (VMP), los desplazamientos en vehículo privado individual y en los diferentes “sharings” y “carpooling” que están apareciendo, la eficiencia del parque móvil y de los carburantes actuales, la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), la gestión de aparcamientos y reservas, los Planes de Transporte al Trabajo (PTT), las infraestructuras y vías, el planeamiento urbanístico, la información y la participación ciudadana.

¿Contribuyen los PMUS a lograr el ODS 11 “ciudades y comunidades sostenibles” y el ODS 13 “acción climática”?

## Alcanzar los ODS 11 “ciudades y comunidades sostenibles” y ODS 13 “acción climática” mediante la Planificación en los desplazamientos

**ODS 11:** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Los problemas comunes a los que se enfrentan las ciudades son la congestión, la falta de fondos para prestar servicios básicos, la escasez de vivienda adecuada y el deterioro de la infraestructura. El ODS 11 busca solventar los problemas de las ciudades para que sigan prosperando y creciendo, aprovechando mejor los recursos y reduciendo la contaminación y la pobreza. Persigue un futuro de ciudades con oportunidades, con acceso a servicios básicos, energía, vivienda, transporte y más facilidades para todos.

### Metas ODS 11 / Contribución PMUS

**Meta 1: Para 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.**

Un PMUS tiene varias medidas para favorecer la inclusión social y colaborar en asegurar el acceso a servicios básicos y mejora de barrios marginales como aumentar la red de transportes, reducción de tarifa del transporte público, potenciar desplazamientos a pie y bicicleta. Se colabora con la Meta 1 al planificar los transportes y proponer medidas de mejora de accesibilidad e inclusión social: una adecuada red de transportes facilita el acceso a viviendas y servicios básicos e integra a los diferentes barrios en el tejido social de la ciudad, una mejora de la accesibilidad a los diferentes modos de transporte a personas con movilidad reducida y una reducción de tarifas para colectivos menos favorecidos potenciará la integración de estos.

**Meta 2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.**

Un PMUS se relaciona directamente con la Meta 2 al proponer mejoras de accesibilidad en el transporte público pensando en una población envejecida con problemas de movilidad y al realizar medidas a favor de la seguridad vial para reducir la siniestralidad

## ODS Y PMUS (GT4 PMUS Y OO.MM.)

mediante campañas de educación vial, mejora de las vías, calmado de tráfico, planes de transporte al trabajo, renovación de flotas.

**Meta 3: Para 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para una planificación y gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.**

El PMUS en relación con la Meta 3 favorece una urbanización inclusiva y sostenible al ampliar la red peatonal y la red ciclista: impulsa la accesibilidad a centros atractores, el modelo urbanístico se hace más compacto y completa nuevos desarrollos favoreciendo modos de desplazamiento más sostenibles.

**Meta 4: Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.**

La meta 4 tiene una relación indirecta con los PMUS: proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural podría valorarse a largo plazo por posibles efectos de la contaminación procedente de los vehículos motorizados sobre monumentos y vegetación urbana. Los efectos de la contaminación sobre el patrimonio son apreciables a largo plazo e ir implantando medidas que reduzcan las emisiones en los desplazamientos contribuirá a que los efectos en el patrimonio sean menores.

**Meta 5: Para 2030, reducir de forma significativa el número de muertes y de personas afectadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y reducir sustancialmente las pérdidas económicas directas vinculadas al producto interno bruto mundial causadas por los desastres, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones vulnerables.**

El cambio climático está produciendo cambios extremos en el clima que afectan a todo el mundo globalizado: la Meta 5 se relaciona con las medidas para la reducción de CO2 incluidas en el PMUS.

**Meta 6: Para 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.**

La contaminación del aire reduce la esperanza de vida y es la causante de miles de muertes prematuras. Mejorar la calidad del aire de la ciudad es fundamental para atajar el objetivo de esta meta. El PMUS ayudará a alcanzar la Meta 6 con medidas de reducción del impacto ambiental como son la reducción de Dióxidos de Nitrógeno, el

## ODS Y PMUS (GT4 PMUS Y OO.MM.)

cambio de flotas por vehículos menos contaminantes y protocolos ante episodios de alta contaminación.

**Meta 7: Para 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.**

El acceso a zonas verdes en grandes ciudades gira en torno a una mejora de la red peatonal. El PMUS favorece la Meta 7, las mejoras en la red peatonal facilitarán un acceso cada vez más universal a las diferentes zonas de la ciudad.

**Meta 8: Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional.**

El modelo territorial disperso contribuye a que aumenten los conductores cautivos del coche privado. Un PMUS está directamente relacionado con la Meta 8 al planificar la movilidad y apoyar vínculos económicos como son las medidas que potencian los planes de transporte al trabajo donde se fomentan unos desplazamientos al trabajo más sostenibles y seguros desde dentro y fuera del municipio: se promueve un uso eficiente del coche privado con medidas a favor del coche compartido, aparcamientos disuasorios, transporte público e intermodalidad.

**Meta 9: Para 2020, aumentar sustancialmente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan y ponen en marcha políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.**

El PMUS al planificar los desplazamientos dentro de la ciudad está directamente relacionado con lo planteado en la Meta 9 sobre inclusión, eficiencia de recursos, mitigación del cambio climático y adaptación.

**Meta 10: Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante la asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.**

Las medidas del PMUS tomadas por las grandes ciudades son referentes a nivel

## ODS Y PMUS (GT4 PMUS Y OO.MM.)

internacional, y los países menos desarrollados se fijan en los resultados obtenidos para realizar sus acciones.

**ODS 13:** Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

El cambio climático es un reto global que afecta a todos los países, las emisiones de uno afectan a todos. La comunidad internacional tiene que avanzar hacia una economía baja en carbono. El ODS 13 busca adoptar medidas tecnológicas y promover cambios institucionales y de comportamiento para atajar el aumento de temperatura mundial que se está produciendo por las emisiones de carbono.

### Metas ODS 13 / Contribución PMUS

**Meta 1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países.**

Un PMUS busca una adaptación progresiva de los ciudadanos a un nuevo modelo de movilidad en la ciudad más amable con el clima.

**Meta 2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.**

Los PMUS incorporan medidas que disminuyen las emisiones de CO<sub>2</sub> como es la potenciación de cambios de flotas por vehículos menos contaminantes.

**Meta 3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional en relación con la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.**

Las diferentes medidas de un PMUS conciencian y sensibilizan al ciudadano sobre la necesidad de un cambio modal que reduzca sus emisiones contaminantes en los desplazamientos y de orientarlos hacia criterios de eficiencia energética y ambiental. La participación necesaria de la ciudadanía para la elaboración de un PMUS fomenta el impulso de la movilidad sostenible.

**Meta 4: Poner en práctica el compromiso contraído por los países desarrollados que son parte en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático con el objetivo de movilizar conjuntamente 100.000 millones de dólares anuales para el año 2020.**

La Meta 4 podría relacionarse con los PMUS al promocionarlos en los países en desarrollo como herramienta de planificación para implantar medidas de mitigación

## **ODS Y PMUS (GT4 PMUS Y OO.MM.)**

contra el cambio climático.

**Meta 5: Promover mecanismos para aumentar la capacidad de planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, centrándose en particular en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas.**

La Meta 5 podría relacionarse con los PMUS al planificar desplazamientos menos contaminantes, más accesibles e inclusivos de la población.

## **Conclusiones**

Un PMUS es una herramienta para alcanzar ciudades más sostenibles (ODS11): realiza un diagnóstico de la movilidad que se utiliza como instrumento de planificación, que tiene que ser adaptable a los cambios de los hábitos de movilidad de la población, conseguir rebajar el tráfico en las horas que se consideran punta en cada ciudad para reducir la congestión, gestionar el espacio público disponible promoviendo los desplazamientos sostenibles y siempre realizar un seguimiento de los objetivos planteados.

Un PMUS es útil para realizar acciones directas contra el cambio climático (ODS13), rebajar sus consecuencias y ralentizar su avance: conciencia, incorporar medidas contra el cambio climático y planifica actuaciones ante riesgos relacionados con el clima.

Los Planes de Movilidad son herramientas que permiten no sólo definir el escenario sostenible de la movilidad futura, sino también, convencer y concienciar a los ciudadanos para cambiar su forma de desplazamiento, los PMUS son una herramienta fundamental para favorecer la consecución de los ODS11 y ODS13 pues las medidas que aparecen en los diferentes planes contemplan la integración de los diferentes usuarios de movilidad, el cambio de tecnología hacia medios menos contaminantes y medidas concretas ante episodios de condiciones climáticas adversas.

## Referencias bibliográficas

- Ayuntamiento de Madrid (2014). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) (2012). *Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. España: FEMP.
- Guía Sánchez, Ó. (2017). *Movilidad urbana sostenible: Estudio de caso del PMUS del Ayuntamiento de Madrid* (Trabajo Fin de Máster en Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa, Tutor: Elena Escrig). Madrid: UNED y UJI.
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Ministerio de Industria y Comercio (2006) *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. Madrid: IDAE.
- Vega Pindado, P. (2017). *Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Balance desde la perspectiva ecologista*. Madrid: Ecologistas en Acción.
- Ayuntamiento de Madrid (2018, octubre 30). Ayuntamiento de Madrid [Página web]. Recuperado de <http://www.madrid.es/>
- Naciones Unidas (2017, abril 5). Objetivos de Desarrollo Sostenible [Página web]. Recuperado de <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- MOOC Ciudades Inteligentes. (2016, julio 26). *C3M1L3 Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)* [Vídeo]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=pytOvj6gFRQ>

ANEXO: Póster CONAMA2018

¿Los PMUS contribuyen a lograr el ODS 11 “ciudades y comunidades sostenibles” y el ODS 13 “acción climática”?

**[Aportación PMUS: A=alta, M=media B=baja]**

## ODS11/PMUS:

<b>Meta 1/A</b>	<b>Meta 6/A</b>
<b>Meta 2/A</b>	<b>Meta 7/A</b>
<b>Meta 3/A</b>	<b>Meta 8/A</b>
<b>Meta 4/M</b>	<b>Meta 9/A</b>
<b>Meta 5/A</b>	<b>Meta 10/M</b>

## ODS13/PMUS:

<b>Meta 1/A</b>	<b>Meta 4/B</b>
<b>Meta 2/A</b>	<b>Meta 5/B</b>
<b>Meta 3/A</b>	

## Campos de actuación:

Peatones y PMR	Distribución de Mercancías
Transporte Público	Aparcamientos y Reservas
Bicicletas y VMP	Planes de Transporte
Coche y Moto	Infraestructuras y Vías
Sharing y Carpooling	Información Ciudadanos
Flotas y Combustibles	

**ODS/PMUS**  
**CONAMA2018**  
**Rumbo20.30**

**@Oscardelaguia**

Grado de aportación de los PMUS a las Metas del ODS11 y ODS13 (alta, media, baja)

**RUMBO 20.30.**



26  
NOV

29  
NOV

**CONAMA 2018**  
CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

 **ODS Y PMUS**

**(GT4 PMUS Y OO.MM.)**