

Congreso Nacional del Medio Ambiente  
Madrid del 26 al 29 de noviembre de 2018

# RETOS PENDIENTES Y NUEVOS DESAFÍOS EN LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD (PMUS)

Sonia De Gregorio Hurtado  
Bloque temático: Movilidad  
#conama2018

## CONTEXTO

- Continuación de la labor del Grupo de Trabajo sobre PMUS en el marco de las últimas ediciones de CONAMA:
- Se viene observando que se van introduciendo temas a tratar en el marco de las políticas de movilidad urbana, pero algunos de ellos persisten en el tiempo como temas “pendientes” a abordar por los PMUS... en otros casos se observa que los PMUS los introducen de manera espuria o sólo discursiva.
- A esto se suma la aparición de desafíos emergentes en un marco global que cambia a gran velocidad. Necesidad de “adaptar” de manera continua los PMUS:
  - ¿necesidad de avanzar hacia una mayor flexibilidad del PMUS para que pueda abordar problemáticas inesperadas?
- Todo esto habla de la existencia de barreras e inercias para abordar estos retos “tradicionales” y “emergentes”.
- **Para avanzar es importante identificarlas, entenderlas y afrontarlas.**

- La circulación en la ciudad de los vehículos de movilidad personal (micromovilidad) y su convivencia con otros modos.
- El vehículo eléctrico ¿se debe seguir incentivando? ¿Cómo promocionarlo?
- La necesidad de avanzar hacia una visión de la movilidad del área funcional para abordar problemas como el de altos índices de contaminación en periodos de estabilidad atmosférica. También necesaria la coordinación entre PMUS municipales del mismo área funcional.
- La ocupación del espacio público por parte del coche. Soluciones.
- La necesaria coordinación entre la ordenación urbana con la movilidad/ La acción urbanística de los Ayuntamientos a través de instrumentos más flexibles que el Plan General ¿implicaciones de la movilidad?
- La participación y trabajo con el tejido social como aliado natural de la transformación de la movilidad/ Pedagogía de la movilidad.
- Nuevos hábitos de movilidad. Avanzar hacia el cambio modal y la reducción de viajes.
- La aplicación de la tecnología en el ámbito de la movilidad urbana.
- La cuestión generacional y el envejecimiento de la población.
- La dimensión de género en los PMUS. Un tema no introducido pero imprescindible.

**Lista de retos que no pretende ser exhaustiva,  
sino plantear la relevancia de la cuestión**

**Retos pendientes y nuevos desafíos en la  
planificación de la movilidad (PMUS)**

## LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y SU CONVIVENCIA CON OTROS MODOS EN EL ESPACIO PÚBLICO



## LA CONVIVENCIA BICICLETA, VMP, PEATÓN



## LA INTRODUCCIÓN / INCENTIVACIÓN DEL COCHE ELÉCTRICO



En la UE los coches eléctricos están entrando lentamente en el mercado. A pesar del aumento significativo de las ventas en 2017, los vehículos de batería (BEV) y los vehículos híbridos (de tipo plug-in – PHEV-) representan sólo un 0,6% y una 0,8% respectivamente de los nuevos vehículos matriculados (EEA, 2018).

## LA INTRODUCCIÓN DEL COCHE ELÉCTRICO

- A lo largo de su ciclo de vida un coche eléctrico produce menos emisiones de efecto invernadero y otros contaminantes que un coche de gasolina o de diésel.
- Las emisiones de un coche eléctrico son mayores en la fase de producción.
- ... pero si se tiene en cuenta todo el ciclo de vida son entre un 17%-30% menores que las de los coches de gasolina o diésel (EEA, 2018).



(EEA, 2018)



## LA INTRODUCCIÓN DEL COCHE ELÉCTRICO

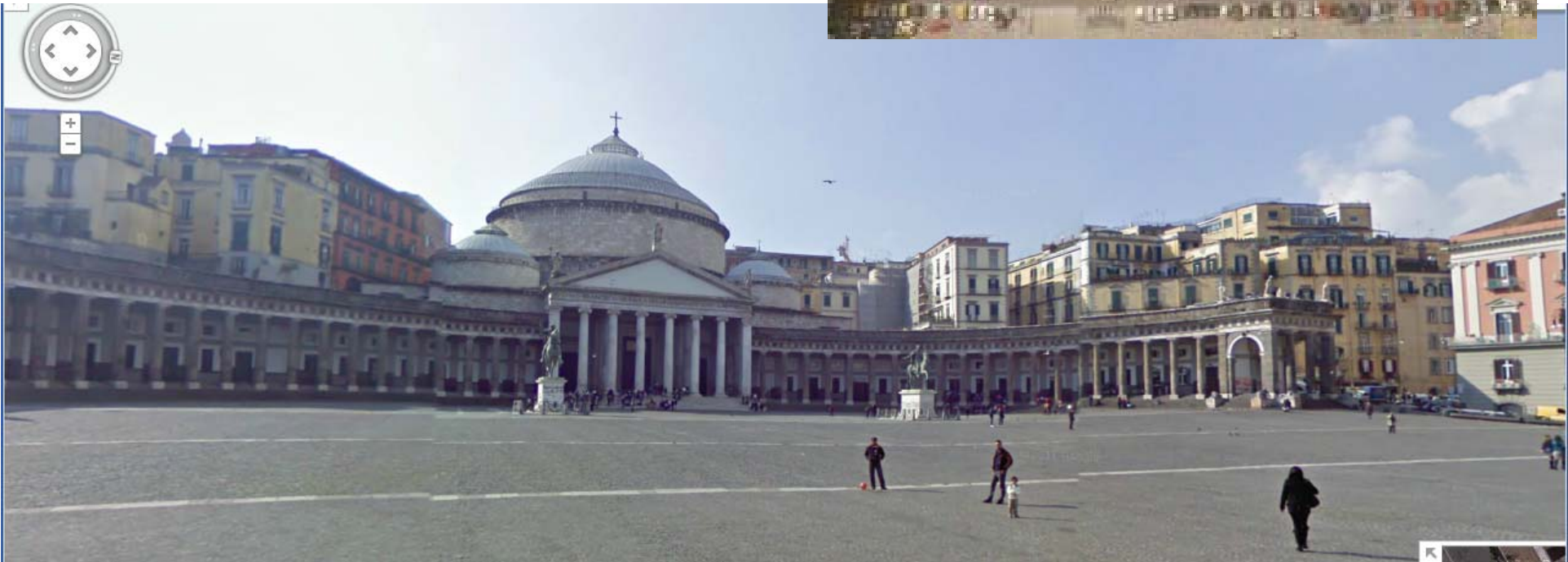
- La futura *Ley de Cambio Climático y Transición Energética* que prepara el Gobierno de España obligará a instalar puntos de recarga eléctrica en las estaciones de suministro de combustible.
- En algunas ciudades europeas se está planteando dejar de incentivar el coche eléctrico debido a su difusión y las consecuencias que su (sobre)presencia puede tener en los ámbitos de prioridad residencial.



## LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO POR PARTE DEL COCHE

- Sobrepresencia del coche en el espacio público.
- Limita el uso relacional y social de dicho espacio.
- Determina en la percepción del paisaje urbano (en algunos casos también en la percepción de seguridad).





## LA NECESARIA COORDINACIÓN ENTRE LA ORDENACIÓN URBANA (PGOU, ETC.) Y LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

- Modelo de desarrollo urbano sostenible, basado en la ciudad densa, compacta, y compleja.
- Diseñar los nuevos desarrollos con densidades de vivienda/hectárea adecuadas, con una dotación de espacios libres públicos no sobredimensionados.
- Incentivar una **ciudad de proximidad**, que invite a desarrollar la vida cotidiana usando la bicicleta y la marcha a pie a escala de barrio en la medida de lo posible.
- Potenciar la regeneración urbana frente al crecimiento.



## 2\_ LA NECESARIA COORDINACIÓN ENTRE LAS POLÍTICAS DE REGENERACIÓN URBANA Y LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

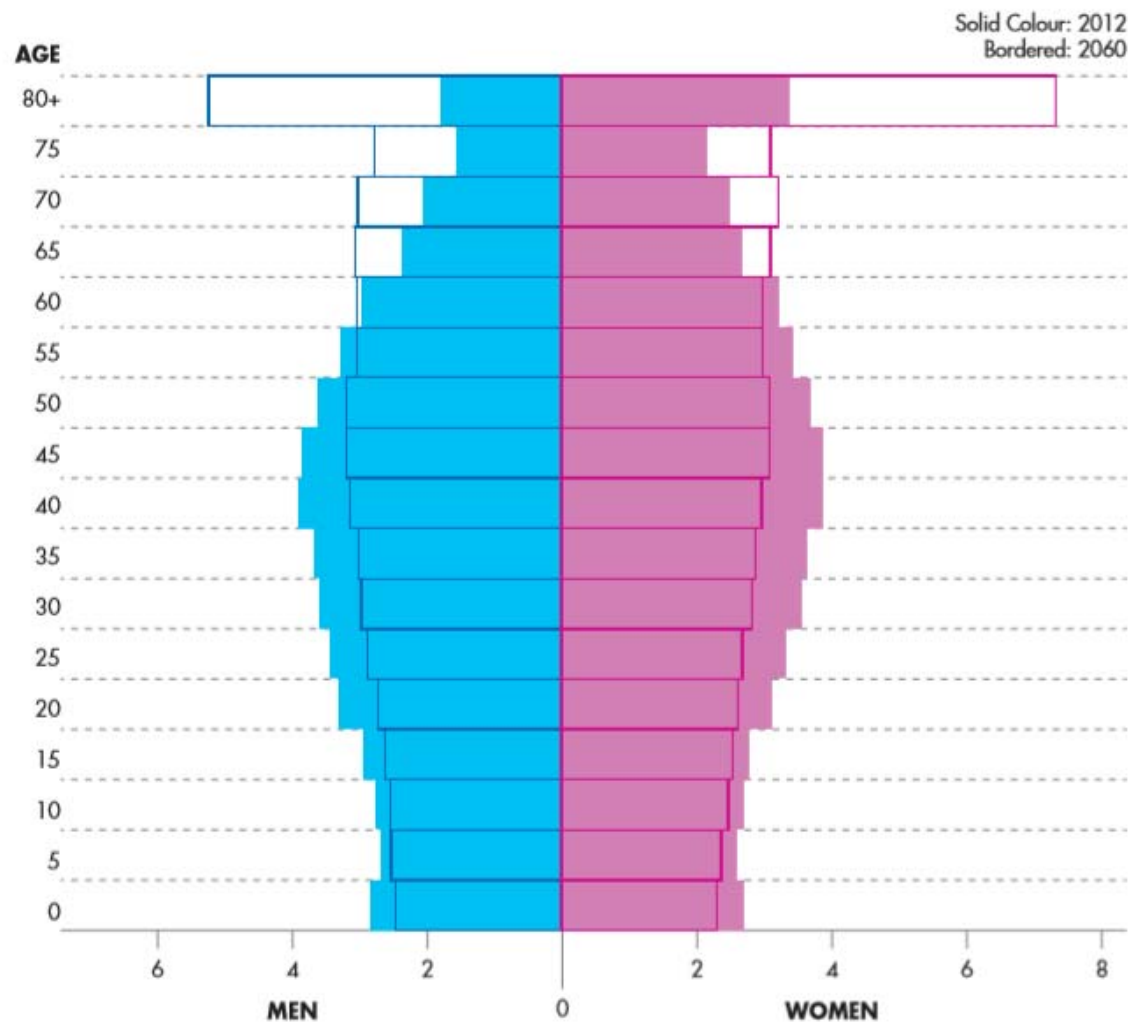
- Regeneración urbana a través de instrumentos estratégicos más ágiles en su tramitación.
- Necesidad de introducir la movilidad urbana en los mismos como una dimensión de gran capacidad transformadora: el modo en el que se mueven coches y personas puede cualificar el espacio público y dar lugar a cambios sociales y económicos.





(Ayuntamiento de Málaga, sin año)

# EL “DESAFÍO DEMOGRÁFICO”: DAR UNA RESPUESTA AL ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN



(Civitas Wiki, sin año)

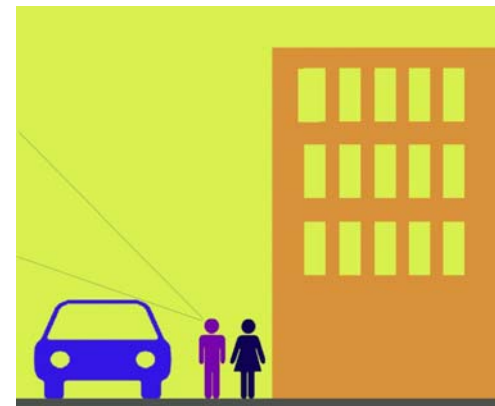
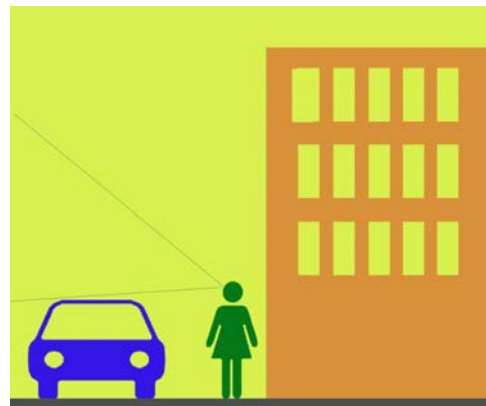
## EL “DESAFÍO DEMOGRÁFICO”: DAR UNA RESPUESTA AL ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN

- Necesidad de actuar con un enfoque de **ciudad de proximidad** que permita a las personas mayores moverse autónomamente y seguir viviendo en sus barrios.
- No sólo accesibilidad universal, también **recorridos peatonales** seguros y amables dotados de mobiliario urbano adecuado.
- Transporte público e intermodalidad adaptados a sus necesidades.





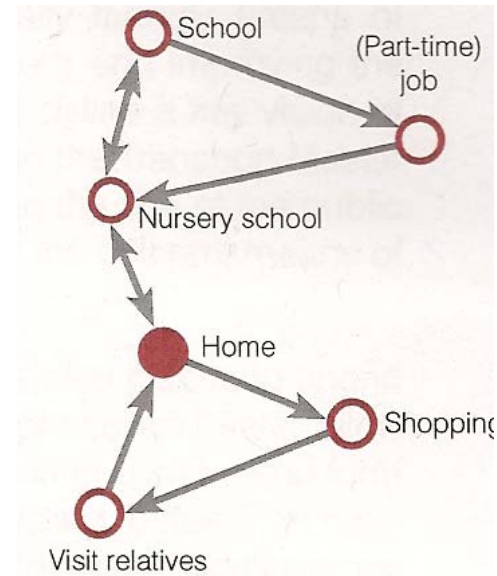
## CIUDADES AMABLES PARA LOS NIÑOS



(De Gregorio, 2014)

## LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD (EN LOS PMUS)

### Ejemplos de cadenas de movilidad:



(Ayuntamiento de Viena, 2014)



**39,4%** Transporte público

**13,2%** Vehículo privado

**31,5%** Desplazamiento peatonal



**34,8%** Transporte público

**27,0%** Vehículo privado

**24,8%** Desplazamiento peatonal

Utilización de los diferentes modos de transporte en Viena (Omniphon, sin año)

VIGO ›

## Ellas deciden dónde para el bus

Vigo es pionera en un servicio que permite a las mujeres solicitar en qué punto bajan del transporte público



ANDREA NOGUEIRA CALVAR

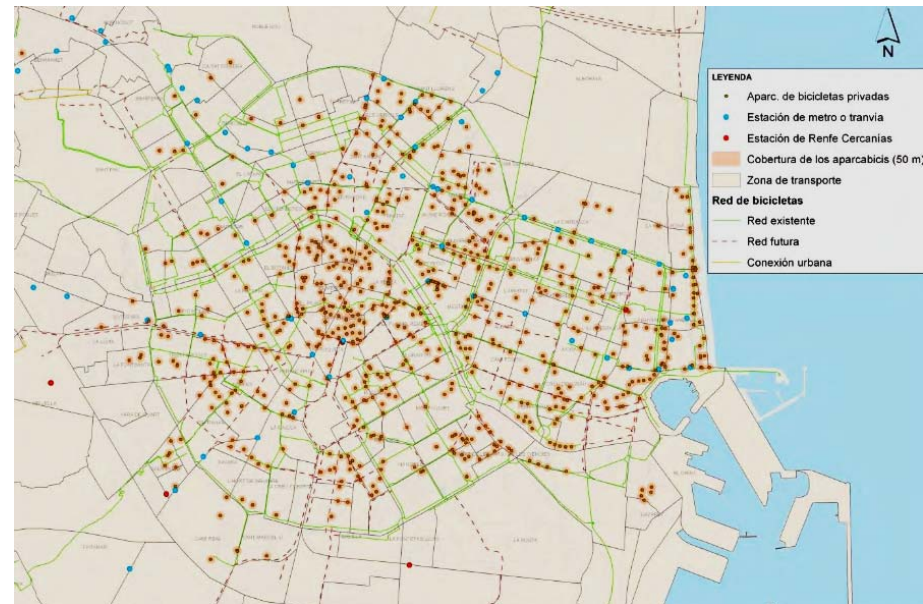
Vigo - 19 FEB 2018 - 19:33 CET



Una joven usa el nuevo sistema de parada solicitada en el bus nocturno de Vigo. OSCAR CORRAL

## LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LA MOVILIDAD URBANA

- Digitalización de la movilidad urbana en relación a: información en tiempo real, billetes integrados, nuevas opciones de pago, gestión del tráfico, etc.
- Necesario **alinear los objetivos** de los Nuevos Servicios de Movilidad (New Mobility Services) con los objetivos de movilidad sostenible a través de la **integración efectiva de la planificación y los servicios de movilidad**.



(Ayuntamiento de Valencia, sin año)

## **LA APLICACIÓN DE LA TECNOLOGÍA EN LA MOVILIDAD URBANA: EJEMPLO: HACIA UNA INTERMODALIDAD MÁS COMPLEJA (Y COMPLETA)**

- Avanzar hacia la intermodalidad del TP con el coche compartido, y los vehículos de movilidad personal (VMP) a través de apps y plataformas municipales.
- Se trata de conectar tecnológicamente los distintos medios de transporte urbano (tanto los públicos como los privados).



# \_\_LOS CAMBIOS EN LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD

Forbes

Billionaires Innovation Leadership Money Consumer Industry

Eres una pieza clave para construir Madrid  
Regístrate, participa y apoya. [decidemadrid.es](http://decidemadrid.es)


OFFICIAL MADRID

13,717 views | Oct 16, 2017, 04:28pm

## Why Millennials Are Buying Fewer Cars Than Older Generations

Quora Contributor

**Lots of us don't need cars.** Many of us are moving to where the jobs are - big cities. So, many of us live in places where a car is unnecessary or even a liability. Even in places where public transportation isn't an option, carshare services like Zipcar and rideshare services like Lyft and Uber make it easier than ever to use a car only when you need one, and not worry about it when you don't.



Shutterstock

*Do millennials have a lower rate of car ownership than older generations? originally appeared on Quora: the place to gain and*



01.08.2014

[Nos seguimos](#)

## El coche propio comienza a dejar de ser icono capital de nuestra sociedad

por [Ana Llovet](#)

Me gusta Compartir

411

Twitter

167

g+1

11

Menéalo





## PERSONAL FINANCE

[CAREERS](#) | [COLLEGE](#) | [DEBT](#) | [RETIREMENT](#) | [SAVINGS](#) | [TAX PLANNING](#)

# Millennials like buying cars after all

- Longer loan terms and online buying options contribute to the trend.
- Millennials also are taking out mortgages at a slower rate.

Sarah O'Brien | [@sarahtgobrien](#)

Published 9:42 AM ET Wed, 30 Aug 2017



It seems millennials like cars just as much as their older brethren.

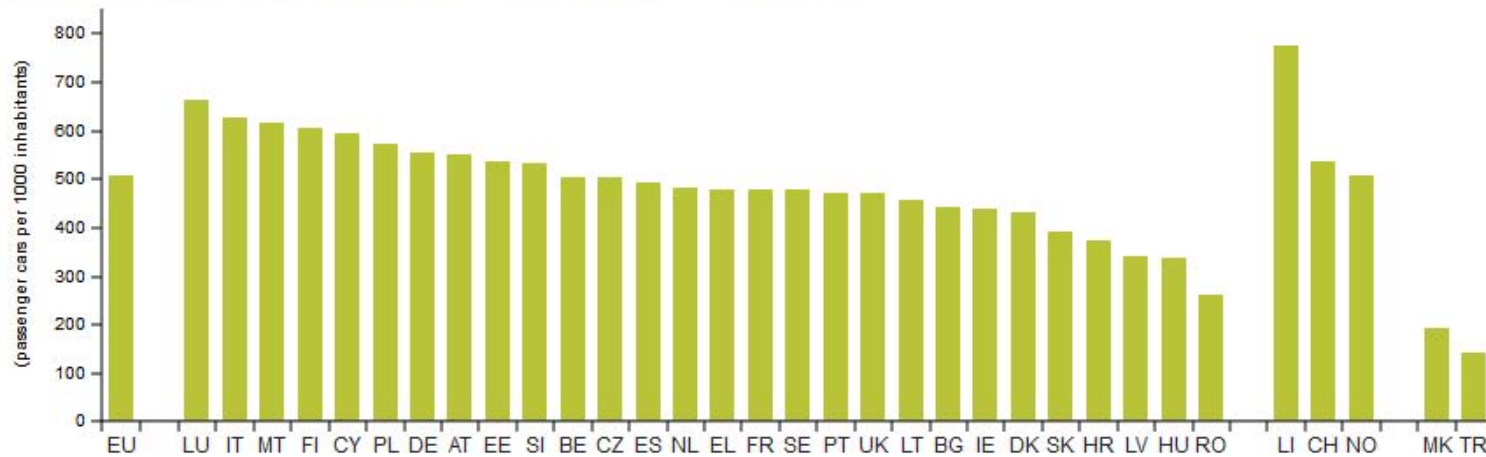
Despite being pegged as the generation that shuns owning a car, millennials appear to like buying autos more than their Generation X counterparts did when they were younger.

Consumers, ages 21 through 34, are taking out new auto loans at a 21 percent higher rate than Gen X borrowers did when they were that age, according to a study released Wednesday by TransUnion.

"Unless you live in a place where public transportation is effective and convenient, you still need a car," said Ezra Becker, senior vice president of global research and consulting for Chicago-based TransUnion.

- Sin embargo:  
“En general, el número de coches en casi todos los Estados Miembros ha aumentado a lo largo de los últimos 5 años”.  
(Eurostat, 2017)

Number of passenger cars per 1000 inhabitants, 2016



Romania: 2015 data instead of 2016.

United Kingdom: Great Britain only.

## FALTA DE INFORMACIÓN EN RELACIÓN A TODAS LAS CUESTIONES ANTERIORES

- Insuficiente análisis e investigación.
- Insuficiente seguimiento de las dinámicas establecidas y emergentes.
- Necesidad de dotarse de información (indicadores cuantitativos, información cualitativa) de calidad que sustenten las decisiones políticas y técnicas.



## LA PARTICIPACIÓN Y TRABAJO CON EL TEJIDO SOCIAL COMO ALIADO NATURAL DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD/ PEDAGOGÍA DE LA MOVILIDAD



- Tener en cuenta las necesidades y visión de todos los actores.
- La participación como co-responsabilización (cambio de hábitos de movilidad).

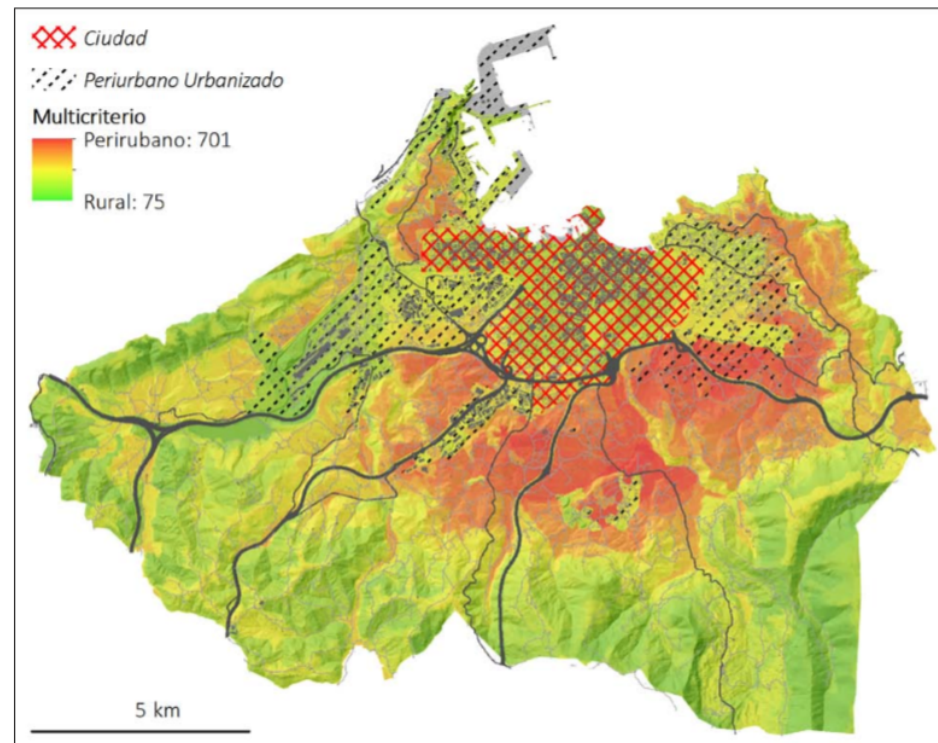


## NECESIDAD DE INTEGRAR LA ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LOS PMUS EN COORDINACIÓN CON OTRAS POLÍTICAS



## LA NECESIDAD DE AVANZAR HACIA UNA VISIÓN INTEGRADA DE LA MOVILIDAD DE LAS ÁREAS FUNCIONALES EN LOS PMUS

- La necesidad de avanzar hacia una visión de la movilidad del área funcional para abordar problemas como el de altos índices de contaminación en periodos de estabilidad atmosférica.
- Necesaria la coordinación entre PMUS municipales del mismo área funcional.



(Ortega, 2017)

**¿OTROS RETOS?**

# Retos pendientes y nuevos desafíos en la planificación de la movilidad (PMUS)

Sonia De Gregorio Hurtado

[s.degregorio.hurtado@upm.es](mailto:s.degregorio.hurtado@upm.es)