

Planes de Movilidad Urbana Sostenible en España

Junio 2014

ÍNDICE

ALARCON, 4	PONFERRADA, 24
ARANJUEZ, 5	SANTANDER, 25
BURGOS, 7	VALENCIA, 27
CÁCERES, 9	VITORIA-GASTEIZ, 29
CASTELLÓN DE LA PLANA, 10	CONTACTOS, 33
MADRID, 13	CONCLUSIONES, 34
PALENCIA, 17	REFERENCIAS, 36
PAMPLONA, 20	

0. INTRODUCCIÓN

Este Documento se encuadra dentro de las actividades de **la Asociación Red CiVINET España y Portugal**.

La **Ley 2/2011**, de 4 de marzo, de **Economía Sostenible**, estableció que las ciudades que quisieran recibir subvenciones estatales (**Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas**) para el transporte público, debían de tener un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Tras varios aplazamientos, en 2014 dicha obligación **ha comenzado a ser efectiva**, de manera que para julio de 2014 (momento de la petición de la subvención) será indispensable tener **concluido y aprobado uno de dichos planes**.

La lógica preocupación que suscitaba el tema, ha provocado que la **Red CiVINET** incluya entre sus acciones el análisis de las distintas ciudades, que organizó en la Sede de la **Federación Española de Municipios y Provincias**, junto con su colaboración, un taller específico sobre la cuestión en marzo de 2014, con numerosos ejemplos y la presencia de más de 30 municipios, ayudándolas en la medida de lo posible, y enlazando con alguna de las acciones paralelas, como la del grupo de trabajo IV de la RECI, Movilidad Urbana.

Así, para la elaboración de este Documento de PMUS en España, se consultó a las ciudades pertenecientes a la Asociación, pidiéndoseles que contestasen a una serie de preguntas acerca de **la situación del PMUS de su ciudad**.

Una vez recibidos los cuestionarios, CIVINET los ha utilizado para elaborar este documento, donde se exponen los ejemplos de doce ciudades, incluyendo, además, los contactos de algunas de ellas.

Este documento, pues, recoge el resultado de las encuestas realizadas a las ciudades, con las respuestas ofrecidas. Se destacan los aspectos más interesantes, omitiéndose otros cuando se ha considerado que eran reiterativos

Por ejemplo, siendo imposible que los planes anteriores al 2006/2007 siguieran las indicaciones de la Guía del IDAE (2006), o del Libro Verde de la movilidad urbana (Comunicación de la Comisión Europea, (2007) 551), no se ha incluido dicha cuestión. Por la misma razón, otros conceptos como el 20-20-20 tampoco se recogen para aquellas ciudades que realizaron su plan con anterioridad al año 2008/2009.

Las ciudades aparecen por orden alfabético, incluyéndose al final del documento unas conclusiones por parte de la **Dra. María Eugenia López-**

Lambas, miembro del grupo TRANSYT, que elaboró, por encargo del IDAE, la Guía Práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en el año 2006.

1. ALARCON (CUENCA)

La ciudad de Alarcón (Cuenca) **no cuenta** en este momento con un PMUS, pero ha realizado **numerosas acciones aisladas**, como por ejemplo, una **amplia red de carril bici y estaciones de recarga para vehículos eléctricos**, así como un borrador de **car-pooling y car-sharing**

La ciudad está muy interesada en llevar a cabo un PMUS, y cuenta con organizar, en breve, un taller sobre la materia.

Con todo, la mayor dificultad encontrada es la **coordinación técnico-política**, dada la condición pluridisciplinar de las cuestiones involucradas, siempre difíciles de desarrollar en un municipio.

2. ARANJUEZ

La ciudad de **Aranjuez llevó a cabo su PMUS en el año 2005**, con un horizonte temporal de diez años (2015).

Los **objetivos principales** del Plan son la mejora de la accesibilidad, la reordenación del tráfico, la reducción de las emisiones de CO₂, la mejora de la calidad de vida urbana, hacer la ciudad más amigable, la disminución de ruido y ganar espacio público para los ciudadanos. La encuesta pone de manifiesto que, además, no existían en aquel momento objetivos como los establecidos en el programa 20-20-20.

En cuanto a las **principales acciones llevadas a cabo para el cumplimiento de dichos objetivos**, y su posible relación con otros planes de la ciudad (PGOU, por ejemplo) a corto, medio y largo plazo, destacan:

- Potenciar el Centro Histórico.
- Mejorar la permeabilidad este-oeste del casco urbano.
- Mejorar el transporte público, peatonal y ciclista.
- Disminuir los niveles del tráfico en el centro.
- Facilitar el acceso al casco desde el norte.

Se evidencia, asimismo, que el **PGOU está perfectamente en consonancia con el PMUS**, ya que muchas de las acciones no estaban suficientemente recogidas en el anterior.

En cuanto al proceso de participación ciudadana, se realizó, principalmente, a través de los agentes reunidos en las comisiones de la **Agenda Local XXI** (llevado a cabo junto con la elaboración del PMUS), estableciéndose consensos para cada una de las actuaciones propuestas.

El PMUS fue elaborado por la empresa **MECSA**. Con posterioridad, se han elaborado estudios de **viabilidad para el camino escolar, sistema de préstamo de bicicletas, coche compartido, y movilidad e integración de zonas verdes**.

Según fuentes municipales, el Plan **se encuentra ejecutado en un 75%, aproximadamente**. Queda por finalizar la mejora del acceso norte, imprescindible para facilitar el acceso a la ciudad.

Las partes que no estaban “completadas” correctamente se subsanaron a través de los estudios de viabilidad mencionados anteriormente.

En el momento de arranque del Plan, no se había publicado aún el Libro Verde de la Movilidad Urbana (COM(2007) 551 final), ni su Plan de Acción (COM(2009) 490 final) sólo se contaba con el Libro Blanco de Transporte (COM(2001) 370 final) de 2001, donde no había demasiada documentación. Es decir, aún no existían ni la guía del IDAE ni, mucho menos, la de ELTISplus, por lo que fueron **pocos los documentos de referencia**. Esta situación se repite en todas las ciudades que desarrollaron su PMUS antes del 2007-2008.

En cuanto a evaluación, en ese momento lo cierto es que casi no se contemplaba, dejándola para una etapa posterior. Tampoco se recogían indicadores, salvo los modales. La evaluación propiamente dicha, pues, se realizó a través de los estudios de viabilidad y de los estudios de seguimiento de los trabajos ejecutados, siendo el índice de satisfacción obtenido bastante notable.

La ciudad de Aranjuez ha participado en los proyectos Smile, de la DG Move y e-Aire, SUDOE, que contribuyeron a la implementación del PMUS.

Los problemas para su implementación son, fundamentalmente, la **financiación y el impulso político para alguna de las acciones más conflictivas** (carga y descarga o cambio definitivo y total del transporte público).

3. BURGOS

Burgos presentó oficialmente su PMUS en 2006, si bien se habían presentado algunas partes en el 2005. El horizonte temporal es de diez años (2016).

Es interesante observar que el Plan se llama también “**de Accesibilidad**”, lo que claramente indica que esta cuestión constituye una parte importante del mismo. Los **objetivos** son, básicamente, la reducción de las emisiones de CO₂, la mejora de la calidad de vida del ciudadano, hacer la ciudad más amigable, la disminución del ruido, y ganar espacio público para el ciudadano.

Las principales acciones van dirigidas hacia una **nueva configuración a la ciudad**. Así, recoge la peatonalización del centro histórico (2 millones m²) y la pacificación del centro y los barrios. También fomenta los medios sostenibles como andar, bicicleta y el transporte público. Para ello aborda acciones como la accesibilidad y las calles peatonales, el fomento de la bicicleta o el cambio de las líneas de transporte público, con medidas concretas. Se recoge también una nueva configuración de la carga y descarga, e incluso de la propia ciudad en el desvío del ferrocarril, o el nuevo bulevar de conexión urbana. En consecuencia, **el PGOU que se aprobó tras la presentación del Plan (2013)**, es coherente con él, ya que muchas de las acciones no estaban lo suficientemente contempladas en el anterior (1999). El PMUS también influyó en el Plan de Desvío del Ferrocarril, en los nuevos sectores urbanísticos de la ciudad y en la nueva área de expansión industrial.

En cuanto a la participación de los ciudadanos, si bien existió el correspondiente proceso, lo cierto es que **se ha tenido más en cuenta para acciones concretas**. Así, para el plan de la bicicleta hubo numerosas reuniones, para la nueva configuración del Transporte Público otro tanto, etc. Aunque, sin duda, la acción que requirió más reuniones fue la **peatonalización**.

La empresa encargada de la elaboración del Plan fue **Consultrans**, aunque han intervenido otras en el Plan de Bicicletas en 2009-2010, el Plan de Carga y Descarga del Centro Histórico de 2011 y el Plan de Movilidad al Polígono Industrial de 2009, realizados por Instituto Tecnológico de Castilla-León (**ITCL**), y en el Plan de movilidad del nuevo hospital y el Plan de Transporte Público, elaborados por la empresa **Doymo**.

Se ha ejecutado alrededor del **85% del Plan**, con lo que tan solo queda ejecutar el cambio de líneas del Transporte Público para optimizar el servicio.

Gracias al programa CiViTAS se avanzó considerablemente en las acciones de peatonalización y bicicleta (de hecho, esta parte se quedó obsoleta con respecto al PMUS a los tres años de su lanzamiento por su alto grado de ejecución).

Con el Plan de Bicicletas del año 2009 se subsanaron los errores detectados en el programa de la bicicleta del PMUS, ya que no se tuvo en cuenta el auge venidero en años posteriores. El PMUS igualmente debería haber hecho más hincapié en la **movilidad hacia áreas industriales y barrios periféricos, y abordar mejor el problema de la carga y descarga, subsanados parcialmente por los Planes Posteriores**. En cuanto a movilidad eléctrica, el PMUS debería haber aportado algo más, si bien los principios de movilidad eléctrica se adaptan perfectamente al Plan y en el momento de su realización (2005-2006) la movilidad eléctrica se encontraba en sus inicios.

Al igual que en otras ciudades, en ese momento no se había publicado el Libro Verde, ni el Plan de Acción de la Movilidad Urbana, sólo se contaba con el Libro Blanco de Transporte de 2001, donde no había demasiada documentación. No existían, pues, ni la guía del IDAE ni la de ELTISplus.

En cuanto a evaluación, apenas se menciona, dejándola para una etapa posterior. Solo se recogen indicadores **modales**. Sin embargo, gracias a CiViTAS y a QUEST, se ha podido realizar la evaluación, usando indicadores fiables, gracias al **Observatorio de Movilidad** creado por el Ayuntamiento. Los resultados demuestran que la combinación modal ha mejorado sustancialmente, y la satisfacción ciudadana es alta (indicadores cualitativos). Asimismo, son destacables las mejoras en ruido y contaminación.

Como ya se ha mencionado, por lo que se refiere a proyectos europeos específicamente enfocados a PMUS y evaluación, la ciudad ha participado en CiViTAS (6º Programa Marco) y QUEST (IEE)

Los problemas detectados se refieren a la existencia de algunas acciones aún sin rematar, en materia de carga y descarga o el cambio de líneas del transporte público para optimizar su rendimiento (mayores frecuencias y velocidad comercial).

4. CÁCERES

La ciudad de Cáceres actualmente **no cuenta con un PMUS**, aunque están en proceso de realización del **Plan de Infraestructuras para la Movilidad Urbana Sostenible en Cáceres**, cuyo Pliego de Prescripciones Técnicas está redactado y a la espera de la tramitación administrativa para licitar la redacción del Plan

Los principales problemas que se detectan en la ciudad son **las limitaciones presupuestarias**. Otro problema es que el término municipal de Cáceres es el más grande de España (aprox. 1.800 Km²), y existen varios núcleos de población alejados del casco urbano (uno de ellos a más de 40 km de distancia), por lo que, en principio, las actuaciones se ceñirán únicamente al casco urbano.

A la hora de la implementación del Plan habrá que ver las soluciones de movilidad propuestas en la **Ciudad Monumental** (patrimonio de la Humanidad, con un Plan Especial de Protección bastante restrictivo).

5. CASTELLÓN DE LA PLANA

La ciudad de **Castellón de la Plana cuenta con un PMUS desde 2007**, y el horizonte temporal es de ocho años (2015).

El Plan responde a la necesidad de actuar sobre las **pautas actuales de movilidad en la ciudad de Castellón, orientándolas hacia un marco de desarrollo sostenible**, con los siguientes fines:

- Aumento de la participación del transporte público en la movilidad motorizada;
- Mejora de las condiciones de movilidad en modos blandos (vías peatonales y ciclistas);
- Reducción y racionalización de uso del automóvil;
- Protección y aumento de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles, como el centro histórico;
- Contribución a la habitabilidad urbana, y consecución de otros objetivos territoriales, sociales, energéticos, ambientales, etc.

El Plan de Movilidad plantea una serie de **Programas de Actuación**, tales como Plan de circulación y red viaria, el Plan de estacionamiento, el Plan del transporte colectivo y Plan de ciclabilidad y peatonalidad.

- En cuanto al Plan de circulación y red viaria, se realizan varias propuestas relativas a la jerarquización viaria existente, que deberán tenerse en cuenta en futuros desarrollos urbanísticos y proyectos de renovación urbana.

Para acometer dichas propuestas, el Plan establece una serie de acciones específicas y estudios previos en materia de funcionalidad viaria, con recomendaciones para la señalización de la red viaria que sirvan para planificar el tráfico de forma coherente con la estructura viaria.

- Dentro del Plan de estacionamiento, carga y descarga, destaca el Plan de aparcamientos subterráneos, el Plan de estacionamiento viario y el Plan de carga y descarga.
- Dentro del Plan de potenciación del transporte colectivo, destaca la organización y gestión de las líneas de transporte.
- Dentro del Plan de ciclabilidad y peatonalidad, se tratan aspectos y propuestas relativas a los itinerarios de bicicletas, puntos de préstamo,

diseño de viales con carril, etc., y la red de ejes peatonales, destacando el centro histórico.

El proceso de **participación pública** para realizar propuestas, así como para la y aprobación y elaboración de todos los planes de acción, se desarrolló en colaboración con el Foro de Movilidad, órgano a través del cual se canalizó la participación ciudadana.

El Plan fue realizado por la **empresa MECSA**, con resultado desigual.

El desarrollo del Plan de Movilidad se está efectuando de acuerdo a los plazos establecidos en el PMUS. Gracias al TRAM se ha avanzado enormemente en cuestiones como la peatonalización. En cuanto al PLAN de Ciclabilidad actualmente se está desarrollando el Plan Director de la Bicicleta, y se ha ejecutado gran parte de las infraestructuras previstas tanto en bicicleta pública como privada, se ha implantado el SAE y se han reorganizado las líneas en el Transporte Público, si bien éstas no han podido incrementar frecuencias debido a la situación económica actual.

Asimismo, se está participando en un Proyecto Europeo para el desarrollo de la distribución urbana de mercancías (DUM). Las infraestructuras dirigidas al vehículo privado, ya sean rondas interiores o de circunvalación, se han ejecutado según lo previsto, si bien, no se puede dar un % en estos momentos.

Por medio del Plan Director de la Bicicleta se están desarrollando y complementando las acciones relacionadas con este medio. Falta, no obstante, incluir acciones sobre nuevas tecnologías relacionadas con la movilidad y desarrollar otras relacionadas con la mejora de la seguridad vial.

Para evaluar la bondad de las actuaciones propuestas por el Plan, y su contribución a la sostenibilidad del sistema de transporte, se ha aplicado un procedimiento basado en el **análisis comparativo de indicadores** en un escenario sin la aplicación del Plan y en el escenario de proyecto, con la aplicación de los programas del Plan.

Esta metodología se ha aplicado a los programas de actuación cuyos efectos pueden ser **cuantificables directamente a partir de datos del Estudio**, que son, básicamente, los relativos a la **infraestructura de transporte o a su operación**, sin que sea posible estimar, a priori, los beneficios de la mejora de la gestión de la red.

Los indicadores seleccionados para la evaluación del Plan son los siguientes:

- **Reparto modal:** se han considerado los objetivos del Plan como los efectos esperables en la medida en que las variaciones son moderadas y en cualquier caso podrían ser incluso mayores, por lo que se adoptan los mismos valores que el cuadro de objetivos operativos.

La aplicación de este indicador se ha realizado afectando a cada casilla de la matriz origen/destino proyectada al escenario temporal de ejecución completa del Plan (año 2015), de un factor en función de la mejora que conlleva la aplicación del Plan a los desplazamientos entre cada par de macro zonas.

- **Movilidad en vehículo privado:** se toman como indicadores (a) vehículos-km recorridos en la red viaria, (b) velocidad media y (c) grado de saturación. Este juego de indicadores refleja si se logra una mayor fluidez y en qué zonas de la ciudad. Su cálculo se ha realizado mediante la modelización del transporte privado en toda la ciudad y accesos.
- **Movilidad en transporte público:** el mejor indicador es el número de viajeros en las líneas urbanas. El cálculo se ha realizado mediante la modelización del transporte público urbano, incluyendo el TRAM, las líneas del Grao y los transbordos con las líneas interurbanas.
- **Movilidad en modos blandos:** en este caso se ha seleccionado como parámetro representativo el volumen de accesos a pie y en bicicleta al centro histórico.
- **Mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético:** cálculo del consumo energético y las emisiones de ruido y contaminantes en el escenario de proyecto a partir de la variación de tráfico derivada de la aplicación de las medidas y de la modificación de la longitud total anual recorrida en el municipio de Castellón.

El Plan se está evaluando más o menos en su totalidad, a excepción de parte de indicadores de vehículo privado, que se reduce al número de vehículos de que entran y salen de la ciudad, y los que circulan por ella.

6. MADRID

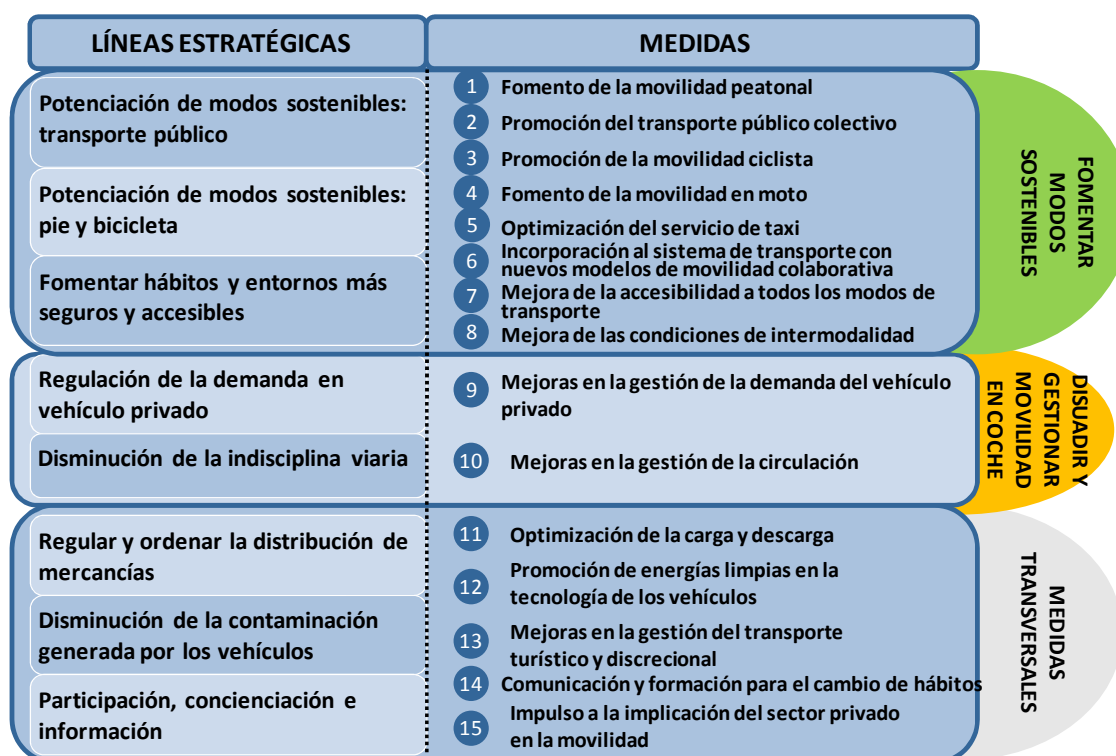
El **PMUS de la ciudad de Madrid** fue aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid en 2014 y su **horizonte temporal es 2014-2020**.

Los **objetivos** del PMUS Madrid, fijados por la Mesa de Movilidad de la ciudad, son cuatro:

- Seguridad
- Sostenibilidad
- Universalidad
- Competitividad

14

Para cumplir los objetivos se han **diseñado 8 líneas estratégicas**, que se desarrollan a lo largo de **15 medidas**, detalladas en 95 acciones.



Asimismo, el PMUS se ha realizado de conformidad con el resto de estrategias municipales relevantes en materia de movilidad, con el fin de reforzar la coherencia del conjunto, especialmente los principios que inspiran la revisión del **Plan General de Ordenación Urbana**, las medidas incluidas en el Plan de **Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015** y las bases del **Plan de Uso Sostenible de la Energía y Prevención del Cambio Climático de la Ciudad de Madrid** para el horizonte 2020.

Igualmente constituyen una referencia obligada, por cuanto el PMUS en materia de sostenibilidad, accesibilidad y seguridad busca reforzar sus objetivos, **los siguientes planes:**

- Plan de **Seguridad Vial** 2012-2020 del Ayuntamiento de Madrid
- Plan **Director de Movilidad Ciclista 2008**
- Plan de **Acción en Materia de Contaminación Acústica 2009**
- Plan **Madrid Incluye 2014-2015**

El PMUS se ha elaborado en consulta con la **Mesa de Movilidad** de la ciudad, que es el órgano consultivo de la movilidad de Madrid, en la que están representados los grupos políticos, sindicatos, patronal, asociaciones de vecinos, cámara de comercio, asociaciones de fabricantes de automóviles y motocicletas, expertos académicos, el Consorcio Regional de Transportes y el Ayuntamiento.

La Mesa ha participado de forma directa y activa en la redacción del Plan, siendo completada la participación a través de la apertura del correspondiente proceso de información pública, que ha permitido la participación del conjunto de la ciudadanía.

La empresa con la que se contó fue Desarrollo, Organización y Movilidad (DOYMO).

El Plan **comenzará a ejecutarse en septiembre de 2014**, y para su elaboración se han tenido en cuenta los elementos fundamentales que se han ido incorporando en los últimos años al acervo internacional, fruto de la experiencia adquirida, que se recogen en las Directrices: Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (ver link al final en el apartado de bibliografía).

Como mecanismo de seguimiento y evaluación se plantea la realización de un **informe anual que recoja la batería de indicadores definidos en el Plan**, tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.

La base son los indicadores del Informe sobre el **Estado de la Movilidad que anualmente** realiza el Ayuntamiento de Madrid y que permite disponer de una serie histórica indispensable para la evaluación de tendencias.

En el **ecuador del Plan (2017)** se plantea su revisión con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos. En el caso de que los indicadores se

desvíen respecto a lo proyectado se realizarán propuestas de **modificación, intensificación u ampliación** de las medidas del Plan.

Para que esta revisión sea más eficaz, se plantea el estudio específico de impacto de determinadas actuaciones que pueden tener una especial **incidencia** (peatonalizaciones, APR, carriles-bici, disminución de la capacidad destinada al coche, gestión del estacionamiento fuera de la M-30, etc.). De este modo se apostará por aquellas medidas que se hayan mostrado más eficaces en la consecución de los objetivos previstos en el plan.

Se consideran dos tipos de indicadores, **de progreso**, que evalúan el cumplimiento de la medida, y **de impacto** que monitorizan el nivel de cumplimiento de los objetivos del Plan.

7. PALENCIA

La ciudad de Palencia presentó **oficialmente su PMUS –con el nombre de Plan Director- en 2011**, con un horizonte temporal de cinco años (2016). Por ser uno de los más modernos **es un caso muy interesante**, que incluye, además, **variables para su evaluación**.

El objetivo principal del Plan Director es la consecución de cambios significativos en el **reparto modal**, con una mayor participación de los medios más eficientes, fomentando la movilidad con medios no motorizados.

Este objetivo se complementa con otros subordinados, que tratan de garantizar la equitativa distribución de las propuestas, de modo que se garantice que:

- satisfacen la movilidad de todos los ciudadanos
- mejoran su accesibilidad
- no tienen una incidencia social desfavorable, analizando y realizando propuestas para colectivos con problemas específicos
- tienen una repercusión positiva en la calidad ambiental

Siguiendo dichas directrices, el Plan propone la realización de los siguientes Planes Sectoriales y Planes Especiales:

- Plan sectorial peatonal
- Plan sectorial ciclista
- Plan sectorial de transporte público
- Plan sectorial de red viaria
- Plan sectorial de estacionamiento
- Plan sectorial de transporte de mercancías
- Plan especial de gestión de la movilidad
- Plan especial de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible

Cada uno de ellos desarrollará las directrices del Plan definiendo:

- Las acciones que lo componen y, en su caso, su localización física

- Su viabilidad operativa
- Agentes involucrados
- Evaluación energética y medioambiental
- Impactos

Con respecto al resto de la ciudad, el Plan Director ha tenido en cuenta lo reflejado en el PGOU, cuya aprobación fue anterior (2008).

La **Participación Pública ha sido muy importante** puesto que ha proporcionado información exhaustiva sobre la movilidad de la población residente o visitante, a través de una encuesta domiciliaria telefónica, cuyos resultados sirvieron de base para la redacción del Plan.

Dado que era preciso evaluar también la movilidad de los no residentes, ya que numerosos trabajadores en las industrias palentinas proceden de otras ciudades (principalmente Valladolid) y realizar aforos de comprobación de los distintos tipos de movilidad en la ciudad, se llevaron a cabo las siguientes actuaciones:

- Encuestas O/D y aforos en la estación de autobuses
- Encuestas O/D y aforos en la estación de tren
- Encuestas O/D en los autobuses urbanos
- Encuestas O/D en centros atractores de movilidad
- Aforos y encuestas O/D en puntos de entrada a la ciudad

Se creó, asimismo, una **página Web**, que constituye un soporte abierto tanto para la transmisión de las acciones que se deriven del desarrollo del Plan, como para recoger y canalizar las opiniones y aportaciones ciudadanas.

La empresa encargada de la elaboración del Plan fue **BB&J Consult SA** y el **porcentaje ejecutado se sitúa alrededor del 15%**

El Plan Director propone un total de 35 indicadores de seguimiento, agrupados en tres grandes bloques:

- Indicadores de oferta (18)
 - Km red viaria principal /secundaria
 - Km itinerarios peatonales principales

- Km calles con prioridad parcial para peatones
 - Km de red ciclista
 - % población con carril bici a menos de 300m
 - % población con parada bus a menos de 300m
 - km red con servicios transporte público
 - km carril bus, exclusivo o preferente
 - nº servicios diarios de autobús urbano, interurbano, tren
 - min frecuencia media de servicio bus en hora punta
 - nº intercambiadores transporte público urbano, interurbano
 - coef tiempo medio de viaje T público / vehículo privado
 - % flota autobuses accesible PMR
 - % flota por tipo combustible
 - Ha zona aparcamiento regulado y tarifado
 - Nº plazas aparcamiento en viario, P público, P privado
 - Nº plazas aparcamientos de disuasión
 - Nº plazas aparcamiento bicicletas
- Indicadores de demanda (10)
 - Nº parque de vehículos
 - % población con servicios básicos a < 500m
 - % reparto modal global, por distancias y motivos
 - nº viajes movilidad externa e interna en Palencia
 - nº viajes autobús urbano día laborable medio
 - nº desplazamientos por habitante y día por modos
 - km recorridos desplazamientos por hab y día
 - km/h velocidad media de los modos de transporte
 - % saturación aparcamiento libre/regulado

- % aparcamiento ilegal sobre total plazas

- Indicadores de calidad urbana y social (7)
 - N° accidentes, muertos y heridos en medio urbano
 - MJ consumo energético por modos de transporte
 - T emisiones CO2
 - % población sometida impacto acústico
 - % población sin vehículo privado
 - n° años antigüedad parque vehículos de Palencia
 - n° años antigüedad media flota transporte público

En todo caso, el principal problema para su implementación estriba en las dificultades para **sensibilizar a la población sobre la importancia de adoptar un modo de transporte urbano más sostenible, así como la situación económica general.**

8. PAMPLONA

El **Foro de la Agenda 21** se instituyó en 2004, en el órgano de participación social previsto para la elaboración del **Pacto Local de Movilidad Sostenible** y la redacción del **Plan de Ciclabilidad de Pamplona**. En el 2005 el **Foro de Agenda 21 del Ayuntamiento de Pamplona aprobó por unanimidad el dicho Pacto**, documento que incluye una jerarquía de los modos de transporte así como principios, objetivos y actuaciones, si bien no dispone de un presupuesto ni de un cronograma de ejecución. Conjuntamente, se aprobó un Plan de Ciclabilidad.

A nivel comarcal, el Gobierno de Navarra creó en 2007 la **Mesa de la Movilidad y el Transporte de la Comarca de Pamplona**, con el objetivo de aprobar un plan de movilidad sostenible a dicho nivel, que no ha sido aprobado a día de hoy. Es importante subrayar que Pamplona mantiene su red de transporte público dentro de la Mancomunidad de Pamplona.

Los **objetivos principales** del Pacto son los siguientes:

- Potenciar la movilidad no motorizada (peatón y ciclista) frente al uso del automóvil.
- Modificar la tendencia de movilidad motorizada hacia una mayor participación del transporte público.
- Fomentar la intermodalidad entre el transporte público y el automóvil (aparcamientos de disuasión), y reducir el uso del coche en la ciudad.
- Regular la circulación de vehículos pesados y de la carga y descarga.
- Incidir en colectivos ciudadanos, como estudiantes, trabajadores industriales, empleados o usuarios de los hospitales, a fin de promover medidas más sostenibles en la gestión de su movilidad.

Para la consecución de sus objetivos, el Pacto de Movilidad define las **siguientes actuaciones**:

* Movilidad del peatón

1. Peatonalizaciones e itinerarios peatonales
2. Priorización del tráfico peatonal
3. Seguridad y accesibilidad
4. Calidad de los espacios peatonales

* La bicicleta como medio alternativo

1. Creación de infraestructuras para el tráfico de bicicletas
2. Servicios complementarios
3. Campañas de concienciación, promoción y formación

* El transporte público

1. Diseñar una red de transporte público colectivo –autobús– ajustada a la demanda
2. Mejorar el servicio y la calidad del transporte colectivo –autobús–
3. Promover la intermodalidad entre el autobús y el resto de medios de transporte
4. Mejorar la conexión y el servicio de transporte público colectivo de la Comarca
5. Potenciar el uso del taxi como sustitutivo de los viajes con vehículo privado dentro de la ciudad

* El transporte privado

1. Aumentar la ocupación del coche
2. Aplicar medidas restrictivas y de disuasión al uso del coche
3. Aplicar medidas para la reducción de la velocidad
4. Concienciación y sensibilización acerca de la necesidad de disminuir el tráfico privado en las ciudades

* El aparcamiento

1. Medidas dirigidas al aparcamiento en el punto de residencia
2. Medidas dirigidas al aparcamiento de rotación
3. Medidas dirigidas al aparcamiento en centros de trabajo

* Las operaciones de carga y descarga

1. Regulación de operaciones de carga y descarga
2. Considerar nuevos sistemas de recogida de residuos y distribución de mercancías

* La disciplina viaria

1. Medidas de concienciación y educación
2. Medidas de carácter preventivo o disuasorio

* El planeamiento

1. Considerar en el planeamiento cuestiones de diseño, estructura e infraestructura dirigidas a crear sistemas de movilidad sostenible
2. Incorporar en la gestión municipal nuevas herramientas de planificación

Consultrans SA fue la empresa encargada de la redacción del Pacto y del Plan de Ciclabilidad.

El % de ejecución es difícil de determinar puesto que las actuaciones son genéricas y no están cuantificadas. En lo que afecta a las vías ciclables, se ha

ejecutado un **60%**, con lo que en este momento existen **61 km**. Falta incorporar actuaciones derivadas del desarrollo tecnológico, como la movilidad eléctrica.

El principal problema para su implementación es el hecho de que **sea un Pacto y no un Plan con medidas cuantificadas, temporalizadas y presupuestadas**.

En este momento se está trabajando en la elaboración de un **plan comarcal ligado al Plan de “Transporte Urbano Comarcal” a través de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona** que engloba, además de a la capital, a los municipios del área metropolitana. Se ha comenzado por la contratación de los “Trabajos de campo para la caracterización de la movilidad general en la comarca de Pamplona”.

Los problemas con los que la Mancomunidad se encuentra son, principalmente, presupuestarios y de coordinación y colaboración entre las distintas entidades involucradas.

9. PONFERRADA

El PMUS de Ponferrada terminó de redactarse en **noviembre de 2007 y no tiene horizonte temporal.**

Su objetivo principal es **describir la movilidad de los habitantes de Ponferrada: Ordenación peatonal, Ponferrada Pedalea y la movilidad motorizada.**

Las principales acciones para conseguirlo fueron la **redacción de tres planes directores derivados del PMUS: peatones, bicicleta y movilidad motorizada**

En cuanto a la **participación ciudadana**, fue un **aspecto fundamental** para redactar el PMUS. Hay un apartado específico, el llamado Estudio Sociológico, en el que se recogen las entrevistas mantenidas con todos los colectivos que, de una forma u otra, están relacionados con la movilidad. También participaron los niños.

La empresa que redactó el Plan fue **Fundación Iniciativas Locales**

Hasta el momento, se han realizado actuaciones derivadas del PMUS como la **modificación de la red de transporte o la creación de una Oficina de Movilidad.**

Se echa en falta, sin embargo, un **presupuesto y un cronograma de actuaciones.** Igualmente, falta una definición clara de objetivos, lo cual podría explicar que tampoco se fijaran **indicadores** para su seguimiento.

10. SANTANDER

El **PMUS se aprobó por el pleno del Ayuntamiento en el año 2010**. El plan prevé una comisión de seguimiento que informe anualmente de los avances realizados. Cabe destacar que incluye **indicadores cualitativos y cuantitativos** y que la ciudad está **muy satisfecha con su plan, no queriendo cambiar o introducir nada a día de hoy**.

El objetivo principal del plan es presentar un **modelo futuro de ciudad sostenible en el que el transporte colectivo y los modos no motorizados presenten un uso generalizado**, debido a la existencia de infraestructuras y servicios adecuados que hagan rápidos, eficientes y preferibles aquellos medios más comprometidos con la sostenibilidad.

25

Este objetivo principal se divide en dos objetivos secundarios:

- garantizar a las **personas el derecho a la movilidad en las mejores condiciones** y
- **mejorar la calidad de vida en la ciudad**, a partir de la promoción de los modos de transporte menos contaminantes, y la consiguiente disminución de los índices de contaminación ambiental derivados del sistema de transporte.

Mediante este plan de movilidad se pretende dotar a la ciudad de todos los elementos estructurales que garanticen la conexión con todo el tejido urbano, actual y futuro.

Para el cumplimiento de estos criterios, se han fijado una serie de directrices esenciales que han de regir los diferentes planes de acción, a saber:

- Disminuir el número de vehículos en el centro de la ciudad, de manera compatible con los usos existentes.
- Fomentar el uso del transporte colectivo de viajeros.
- Fomentar los transportes no motorizados.
- Adecuar el sistema de aparcamientos, facilitando el estacionamiento para residentes e impulsando los aparcamientos de larga duración en el exterior de la ciudad.

El **Consejo de Sostenibilidad** es el órgano mediante el cual se ha canalizado la participación ciudadana. En este órgano están representados todos los sectores de la sociedad cántabra (asociación de vecinos, sindicatos, CEOE, colegios profesionales, partidos políticos con representación municipal y asociaciones ecologistas).

La elaboración del plan corrió a cargo de **la empresa APIA XXI**, que tuvo en cuenta la **guía práctica de IDAE** para la elaboración e implantación de los PMUS

La planificación prevista en el Plan se va cumpliendo rigurosamente, si bien con las limitaciones presupuestarias existentes que afectan a la creación de grandes infraestructuras dada la actual coyuntura económica.

El Plan cuenta con una parte dedicada a la **evaluación**, con indicadores basados en datos disponibles y en datos sociales. De hecho, para evaluar los instrumentos de planificación de movilidad sostenible y analizar los efectos que estos puedan producir en su aplicación, se establecen los siguientes:

- Indicadores de demanda
- Indicadores de oferta
- Indicadores de calidad urbana y social

Asimismo, existe un estudio de seguimiento de los indicadores del plan elaborado por la **Universidad de Cantabria (Grupo de Investigación de sistemas de transporte) de diciembre de 2012**.

El principal problema encontrado es la **disponibilidad presupuestaria**.

11. VALENCIA

Valencia cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible a cargo del Servicio de Transportes, Circulación y sus Infraestructuras, municipal, desde este año 2014.

Su objetivo ha sido realizar un documento de planificación estratégica en el que se aborda toda una **reflexión sobre la movilidad**, cómo se desplazan los ciudadanos y qué medidas hay que implantar para conseguir que estos desplazamientos se realicen de manera más eficiente y sostenible, garantizando, al mismo tiempo, un sistema de transporte socialmente integrador.

27

Los **trabajos realizados** con el PMUS constan de tres grandes bloques:

- Análisis de la situación actual de la movilidad.
- Diagnóstico de la movilidad en la ciudad y elaboración de las líneas de actuación.
- Elaboración de propuestas de mejora y desarrollo en los diferentes horizontes de actuación establecidos en el PMUS.

Con estos trabajos se ha estudiado la movilidad global de los ciudadanos en todos los modos de transporte presentes en Valencia: a pie, en bicicleta, en transporte público, en vehículo privado, etc., siempre desde una óptica integradora e intermodal.

El PMUS propone una **batería de medidas** que contribuyen a mejorar las pautas de movilidad actuales, de modo que se consiga incrementar el uso ciudadano de los modos de desplazamiento más sostenibles (medioambiental, económica y socialmente), asegurando la accesibilidad y la movilidad a los ciudadanos.

Las principales actuaciones incluidas en el PMUS son las siguientes:

- Creación de itinerarios de preferencia peatonal.
- Peatonalizaciones y mejora accesibilidad peatonal en Centro Histórico.
- Barrios: ampliación de aceras, mejora de la accesibilidad al Transporte Público, aparcabicicletas, ubicación adecuada de plazas de carga y descarga, reorganizar el estacionamiento en 26 barrios de la ciudad.
- Estructuración de diversas supermanzanas y ejes multifuncionales
- Caminos escolares.
- Ampliación de la red de carriles bici.
- Ampliación del número de plazas de estacionamiento de bicicletas por la ciudad.
- Actuaciones contra el robo de bicicletas.
- Priorización de la circulación del transporte público en superficie en la ciudad.
- Reordenación de líneas de EMT.
- Jerarquización y reordenación del tráfico.
- Plan Centro de circulación.
- Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad.
- Reorganización del espacio de estacionamiento.

- Carga y descarga.
- Extensión de las tecnologías Smart City
- Campañas de promoción de la movilidad sostenible.
- Descarbonización de la flota de vehículos.

12. VITORIA-GASTEIZ

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz **inicia la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en otoño de 2006**. En primavera de 2007, en el marco del Foro, se consensua el **Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, ratificado por unanimidad por el Pleno Municipal en Verano de 2007**. El Ayuntamiento presentó oficialmente **un primer del Plan de Movilidad Sostenible en la primavera de 2007, y un segundo en diciembre de ese mismo año**. El horizonte temporal del Plan es **de 15 años**.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha diseñado el **Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP)**. Uno de los retos del Plan era invertir la creciente tendencia en el uso del automóvil y liberar espacio público del tráfico para recuperar un entorno urbano de calidad para uso y disfrute de la ciudadanía.

De acuerdo con el PMSEP, ese **protagonismo peatonal** es una seña de identidad de Vitoria-Gasteiz que, sin duda, ha influido en la designación de la capital vasca como Capital Verde Europea 2012.

Los **objetivos principales** del Plan son los siguientes:

- Invertir la tendencia al incremento en el uso del coche
- Potenciar las formas de movilidad sostenible: transporte público, bicicleta y peatonal
- Crear redes funcionales para peatones y ciclistas
- Liberar espacio público del tráfico para recuperar un entorno urbano de calidad
- Dar respuesta a los compromisos asumidos por la ciudad tras su adhesión al Pacto de Alcaldes, a través del cual asumía el compromiso de superar el objetivo de la UE de reducir en un 20% las emisiones de CO2 antes del 2020

El diseño de la movilidad en Vitoria-Gasteiz se entiende que debe realizarse de modo planificado. A tal fin la ciudad se ha dotado de una serie de documentos planificadores a nivel sectorial que derivan del PMSEP como son el **Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) o el Plan Director de Aparcamientos (PDA)**. El espíritu que arroja a todos estos planes ha de ser también asumido por el máximo exponente en cuanto a planificación urbana, es decir, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Actualmente, la ciudad se encuentra en proceso de revisión y aprobación de un nuevo PGOU que sustituya al vigente de 2003, y que se adapte a la situación que ha variado mucho desde entonces.

Vitoria-Gasteiz ha buscado un cambio estructural en el modelo de movilidad a través de la **implantación del esquema de supermanzanas**. Las supermanzanas son

unidades urbanas de dimensiones variables en las que la movilidad motorizada se desplaza a las calles perimetrales de forma que las calles interiores quedan reservadas a la movilidad peatonal y ciclista, y al transporte colectivo, de vecinos y servicios. El tráfico de paso se elimina y las vías interiores se convierten en calles calmadas.

En definitiva, la supermanzana constituye en sí una medida urbanística de planificación que permite ordenar la movilidad con el objetivo de reducir el espacio público otorgado al coche, recuperándolo a favor de los ciudadanos. Para poner en marcha las supermanzanas, es necesario establecer una jerarquía entre los diferentes tipos de vías diferenciando entre las básicas (calles “de paso”) y las secundarias o interiores (calles “de estar”). Estas últimas serán cerradas a los vehículos de paso y abiertas a algunos durante unos horarios determinados.

30

Partiendo de este innovador modelo de ordenación urbana, la infraestructura peatonal y ciclable de nuestra ciudad, así como su red de transporte público, se integran y se adaptan al esquema de supermanzanas.

En definitiva, este modelo, concibe un esquema de movilidad que limita el espacio y la velocidad de circulación del vehículo de paso, resultando en la materialización de un espacio público y un paisaje urbano de mayor calidad, que convierte en más atractivos, cómodos y seguros los desplazamientos urbanos tanto peatonales como en bicicleta.

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público se ha apoyado en un **intenso proceso de socialización y de concertación ciudadana** que viene acompañando desde el principio el desarrollo y ejecución del Plan. Cabe indicar que el proceso participativo ha sido merecedor del CIVITAS AWARD 2010 a la mejor iniciativa europea de participación y comunicación en materia de movilidad sostenible.

En la década siguiente a la firma del Pacto, se han realizado numerosas acciones de las que éste proponía y se ha tratado de seguir avanzando hacia un modelo de movilidad más eficiente y racional. Sin embargo, durante este período no se convocó al Foro. A finales del año 2012, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz invitó a la ciudadanía y al Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible para dar continuidad al **proceso participativo desarrollado en torno Plan de Movilidad y contar de nuevo con sus aportaciones**, al objeto de hacer balance de la implementación del Plan y definir líneas de acción para encauzar los siguientes pasos que complementen el camino emprendido.

En esta segunda fase del Foro, se ha hecho balance de los cinco años de desarrollo del PMSEP, y se han definido las áreas temáticas de actuación que se consideran importantes de cara a la continuación del desarrollo del Plan.

Si bien el desarrollo técnico del Plan ha contado con una muy importante colaboración de los distintos Departamentos, Servicios, Sociedades y Organismos municipales involucrados, gran parte de la concepción teórica y del desarrollo técnico del mismo fue externalizada. Cabe destacar en este punto la Participación en especial de **BCN Ecología, así como de GEA 21 y DOYMO**.

No resulta sencillo determinar un **porcentaje de ejecución**. Gracias a la participación de la ciudad en CiViTAS+ MODERN, al conseso social, técnico y político, y a la favorable coyuntura financiera inicial se avanzó de manera significativa en los distintos sectores contemplados, en especial en lo relativo al transporte público, aparcamiento y en la mejora del espacio público y de las opciones de movilidad activa. No obstante, la irrupción de la crisis ha supuesto tener que afrontar un nuevo escenario de desarrollo. En cualquier caso, esto no ha supuesto la paralización del Plan, sino una reprogramación de las actuaciones.

31

Queda pendiente por resolver uno de los principales retos, como es el relativo a la movilidad obligada por motivo trabajo, uno de los aspectos identificados por el Foro como uno de los ejes de trabajo para el corto-medio plazo. Igualmente, se debe profundizar igualmente en la autonomía infantil en los accesos a los centros educativos.

La ciudad de Vitoria-Gasteiz empleó la guía del IDAE.

La evaluación de estos primeros años de ejecución del Plan se ha apoyado en la participación de nuestra ciudad en el **proyecto CIVITAS+ MODERN** (7º Programa Marco).

En parte como resultado del propio Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, en parte reflejo quizá de la corriente que se evidencia a nivel de todo el estado, el uso de la bicicleta está en constante aumento y ya pasó del 1,4% en 2001 al 3,3% en 2006, con una media de 18.000 viajes diarios. Según la última encuesta de movilidad (2011), la bicicleta recoge ya en torno al 7% de los desplazamientos que se realizan a diario en la ciudad, que en número son más de 56.400 desplazamientos. Comparando con la anterior encuesta (2006), estos valores vienen a suponer un incremento de en torno al 300% en el número de desplazamientos realizados al día en bicicleta. El aumento del ratio peatonal no ha sido tan espectacular, pero ya se acerca a los niveles que tenía en el año 2002.

Lo más interesante es que el porcentaje que han ganado en conjunto los modos de peatonal y ciclista, ha sido a costa de los desplazamientos en vehículo privado ya que el transporte público se ha mantenido en unos niveles similares en los últimos años. Cabe destacar el importante crecimiento logrado en cuanto al número de viajeros en transporte público, contabilizando a día de hoy, respecto al año 2006, un aumento superior al 80% en el número de viajeros día.

Por otro lado, uno de los objetivos perseguidos por el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público es el de dar **respuesta a los compromisos asumidos por la ciudad tras su adhesión al Pacto de Alcaldes**, a través del cual asumía el compromiso de superar el objetivo de la UE de reducir en un 20% las emisiones de CO₂ antes del 2020. A tal fin, el Ayuntamiento aprobaba en 2010 su Plan de Lucha contra el Cambio Climático, el cual tiene como objetivo principal dar cumplimiento a ese compromiso de reducción. Siendo el sector del transporte con el 37 % el segundo sector que más contribuye a las emisiones GEIs en nuestra ciudad, resulta evidente, y así se recoge en el Plan, que será necesario materializar un modelo de movilidad menos dependiente de los combustibles fósiles. Se evidencia la incidencia positiva que las actuaciones ejecutadas en estos últimos años en el marco del PMSEP están teniendo de cara a esos objetivos de reducción, con un descenso de cerca del 10% de las emisiones en el año 2011 respecto del 2006.

Aplicando la metodología HEAT, podríamos indicar que el aumento del reparto modal a favor de los desplazamientos a pie se ha traducido en un aumento de la frecuencia diaria de los viajes de 155.776 de 2006 a 2011. Ese cambio influye en una bajada de 6% del riesgo de mortalidad para la población vitoriana que se desplaza a pie, lo que permite salvar 98 vidas al año. De forma monetaria se puede traducir en un ahorro de 147.385.000 € en gastos de salud al año.

A su vez, la favorable evolución en el reparto modal a favor de los desplazamientos en bici se ha traducido en un aumento de la frecuencia diaria de los viajes de 35.613, de 2006 a 2011. Ese cambio provoca una bajada de 3% en el riesgo de mortalidad para los ciudadanos que se desplazan ahora en bici, lo que permite salvar 10 vidas al año. De forma monetaria se puede traducir en ahorros de 15.111.000 € en gastos de salud al año.

Si nos fijamos en los retornos obtenidos tras las mejoras implementadas en el sistema de transporte público, según las valoraciones del tiempo de trabajo de HEATCO, éstas han generado un ahorro de tiempo 869 861 horas para los ciudadanos, lo cual representa un ahorro en capacidad productiva de 10.464.430 €.

La ciudad participó en **CiViTAS+ MODERN (7º Programa Marco)**.

Los principales problemas se encuentran en **la financiación**.

13. CONTACTOS

- Alcorcón: Juan Carlos Manchón Vera, jcmanchon@ayto-alcorcon.es
- Burgos: José María Díez, proyectos@burgosciudad21.org
- Cáceres: Francisco Plaza, francisco.plaza@ayto-caceres.es
- Madrid: Paz Valiente Calvo, valientecp@madrid.es
- Palencia: Gabriel Rubí Montes, grubi@aytopalencia.es
- Pamplona: Alejandro Astibia Bruno, a.astibia@pamplona.es
- Ponferrada: Fco. Mario Jordán Benavente, fjordan@ponferrada.org
- Valencia: Samuel Sáez Castán, aforo@valencia.es
- Vitoria-Gasteiz: Juan Carlos Escudero, jcescudero@vitoria-gasteiz.org

14. CONCLUSIONES

Han pasado muchos años desde que vio la luz la Guía para la elaboración e implementación de PMUS del IDAE. Desde entonces, son muchas las ciudades españolas que han elaborado un Plan de mayor o menor envergadura. La tarea ha sido especialmente encomiable en los últimos tiempos, donde la falta de financiación ha frenado numerosas actividades de ese tenor.

El contenido de este documento pone de manifiesto algo que ya se dice en la Guía: cada ciudad es un mundo, y cada situación requiere una solución diversa. Lo que sí parece repetirse en todas ellas es, junto a las dificultades económicas señaladas, las difíciles relaciones técnico-políticas que dificultan –cuando no impiden– la necesaria cooperación entre los distintos departamentos municipales involucrados en la implementación y desarrollo del Plan.

Otro aspecto a destacar, por cuanto es común a todas las ciudades analizadas, es el proceso de participación pública, 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 proceso¹, 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.

De los casos aquí incluidos, destaca también la evaluación: las propuestas más modernas (a partir de 2010-2011) ya recogen indicadores de ejecución y de impacto, aspecto este menos tratado en aquellas ciudades que lanzaron su PMUS antes de esa fecha.

Finalmente, si hubiera que señalar algunas ausencias en los PMUS tras varios años de implementación, existen dos vertientes. Aquellas ciudades que realizaron el suyo muchos años atrás 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 echa de menos también acciones basadas en las nuevas tecnologías, o la movilidad eléctrica que no se incluyó en su día. Otras ciudades apuntan como una carencia importante no haber fijado unos presupuestos anuales para acciones concretas.

Destaca, asimismo, y es de agradecer, la ayuda prestada a través de proyectos europeos, tanto para la implementación como para la evaluación (básicamente CÍVITAS, en los casos de Burgos y Vitoria-Gasteiz). Actualmente, a raíz del Plan de Acción de Movilidad Urbana, y proyectos como QUEST, ENDURANCE o BUMP, pertenecientes a la Convocatoria Intelligent Energy-Europe, 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

¹ Artículo 101.5: *En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.*

(dentro del WP 11, Smart, Green and Integrated Transport, Topics 5.4 y 5.5, el denominado CiViTAS 2020) que heredan las acciones del programa Intelligent Energy a extinguir.

En definitiva, arrancaba este epílogo con un poco de nostalgia, echando la vista atrás para recordar la novedad que supuso la publicación de una guía que, con el tiempo, se ha demostrado un referente para la elaboración de PMUS. Posteriormente, a medida que hemos ido tomando mayor conciencia sobre los problemas de la movilidad urbana, han ido apareciendo más documentos, entre los que destaca, sin duda, la Guía ELTISplus. Con el beneficio que da mirar las cosas en retrospectiva, hoy diríamos que la guía IDAE es mejorable pero, en aquel momento ¿la habríamos hecho distinta? La respuesta es no: a cada cual según su necesidad y de cada cual según su capacidad, ese podría ser el *leit motiv* que, arrancando de la fecha de publicación hasta el momento presente, ha guiado la puesta en práctica de cuanto, en su día, consideramos necesario para elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible

15. REFERENCIAS

Guía Práctica para la elaboración e implantación de PMUS (Ministerio de Industria, IDAE, 2006):

http://www.idae.es/index.php/mod.documentos/mem.descarga?file=/documentos_10251_Guia_PMUS_06_2735e0c1.pdf

Guías IDAE para el Desplazamiento al trabajo:

http://www.idae.es/index.php/mod.documentos/mem.descarga?file=/documentos_10251_Guia_PMUS_06_6c6fc808.pdf

Guía proyecto CiViTAS para el proceso de evaluación (2009)

http://civitas.eu/docs1/CIVITAS_GUARD_Final_Process_Evaluation_Report.pdf

Guía Evaluación (Conclusiones) de los proyectos CiViTAS II (2009)

http://civitas.eu/docs1/CIVITAS_GUARD_Final_Overview_of_Evaluation.pdf

Estado del Arte PMUS en Europa (30 ciudades analizadas) (2011)

http://mobilityplans.eu/docs/file/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_final.pdf

Plan de Acción Movilidad Urbana (CE, 2009)

http://www.eltis.org/docs/sump_library/Action_plan_on_urban_mobility_2009.pdf

Libro Blanco de Transporte (CE, 2011)

http://www.eltis.org/docs/sump_library/EC_White_Paper_2011-Roadmap_to_a_Single_European_Transport_Area_do.pdf

Guía Documental Planes de Movilidad Urbana Sostenible (Proyecto Eltis Plus, 2013, borrador)

http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf

Ley Economía Sostenible 5 marzo 2011

<http://www.boe.es/boe/dias/2011/03/05/pdfs/BOE-A-2011-4117.pdf>

Libro Verde de la Movilidad Urbana ([COM(2007) 551 final)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52007DC0551>

Plan de Acción ([COM(2009) 490 final)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:52009DC0490>