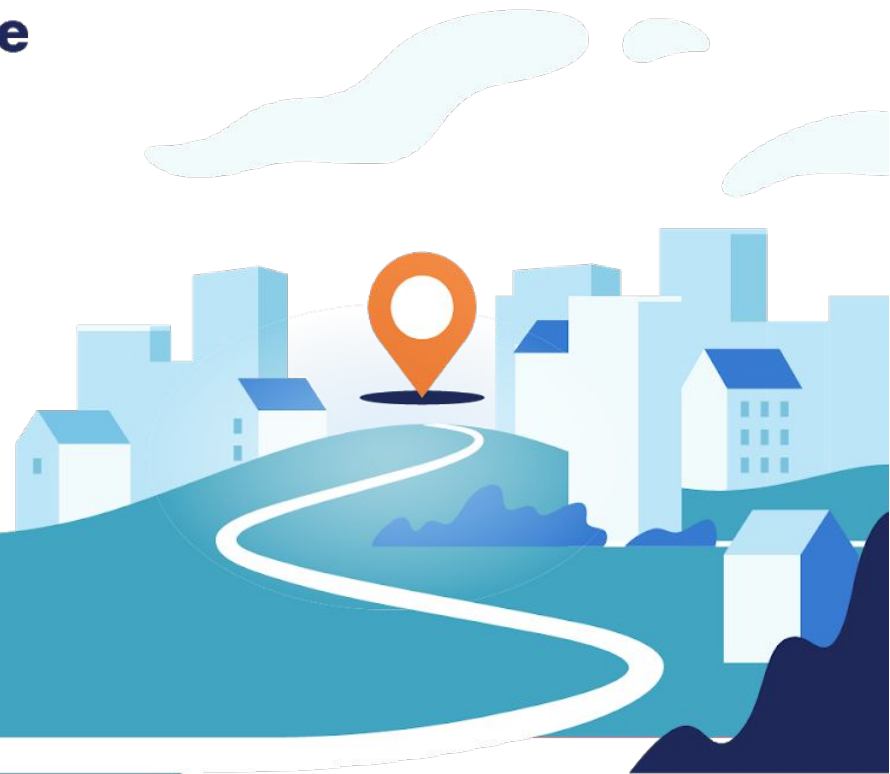




Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible





**Ministerio
de Industria,
Energía y Minería**



**Ministerio
de Ambiente**



**Ministerio
de Vivienda y
Ordenamiento Territorial**



**Ministerio
de Economía
y Finanzas**



**Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas**



**Oficina
de Planeamiento
y Presupuesto**

Apoyaron en este proceso:



Financiado por
la Unión Europea

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

movés
movilidad eficiente y sostenible





La movilidad como medio para el acceso a las oportunidades

Transporte vs. Movilidad



El objeto de estudio del **Transporte** son los vehículos, principalmente los motorizados.

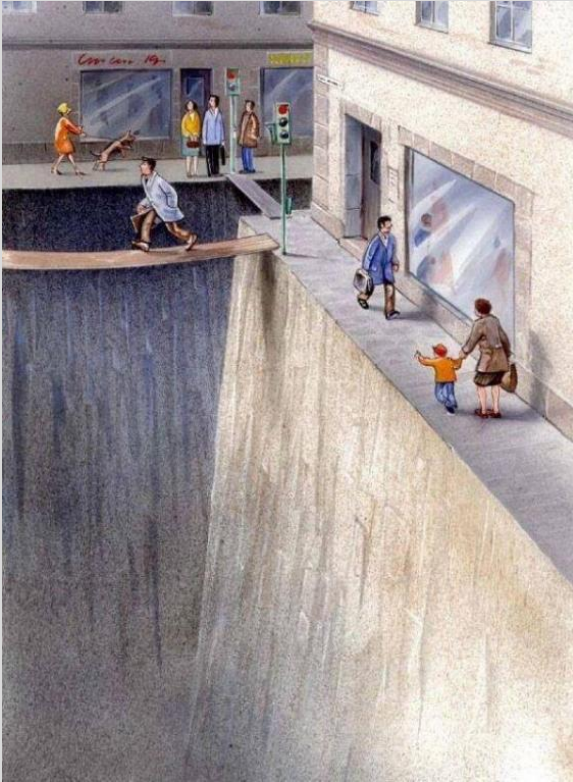


El nuevo concepto de **Movilidad** considera el movimiento de las personas y mercancías, considerando sus características particulares.

El modelo actual y sus problemáticas

EL CÍRCULO VICIOSO DE LA MOVILIDAD

Efecto de “Demanda Inducida”



Diagnóstico sintético

- Parque de autos creciente, aumento de emisiones y congestión
- Poblaciones cada vez más dispersas, que necesitan desplazamientos cada vez más largos
- Falta de accesibilidad universal
- Contaminación ambiental y sonora
- Dificultades en la convivencia vial
- Alta siniestralidad, usuarios especialmente vulnerables
- Vivencias de estrés e inseguridad en la vía pública
- Exclusión: mujeres y personas de menores ingresos enfrentan peor acceso a oportunidades y tiempos de viaje más largos

IMPACTO

-
- Proporción cada vez mayor de viajes en auto
 - Viajes cada vez más largos
 - Transporte público es menos utilizado
 - Personas prefieren evitar el transporte activo
 - Espacios públicos poco atractivos para caminar o bici
 - Logística urbana intensiva en vehículos grandes y alta velocidad y emisiones

USUARIOS



Diagnóstico sintético

- Ciudades crecen en forma dispersa, en baja densidad y diversidad
- Se induce el aumento de la demanda de viajes en auto
- Subsidios implícitos a la provisión pública y privada de infraestructura para el auto
- Financiamiento escaso para el transporte público y la provisión de infraestructura de transporte activo
- Las personas prefieren el auto frente a otras alternativas de movilidad

PROCESOS

- Viejo paradigma de la movilidad automotriz sigue instalado en instituciones
- Personas tienen “perspectiva del parabrisas”, falta conciencia y conocimiento sobre el problema
- Se continúa construyendo infraestructura automotriz
- Mecanismos de financiamiento, transferencias y ejecución sesgados hacia la provisión de infraestructura automotriz
- Requisitos edilicios y planificación continúan centrados en el tránsito y estacionamiento de autos

CAPACIDAD INSTITUCIONAL, EDUCACIÓN, SENSIBILIZACIÓN



Movilidad e inequidad social

Inequidad en distribución modal, tiempo y calidad de viaje en Montevideo

Fuente: Encuesta OD AMM, 2017.

Figura 8.
Proporción de viajes en modos seleccionados
por nivel socioeconómico

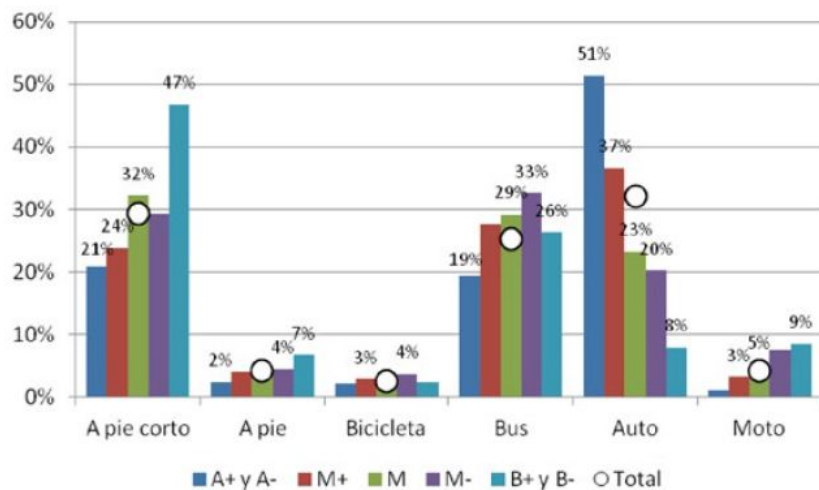
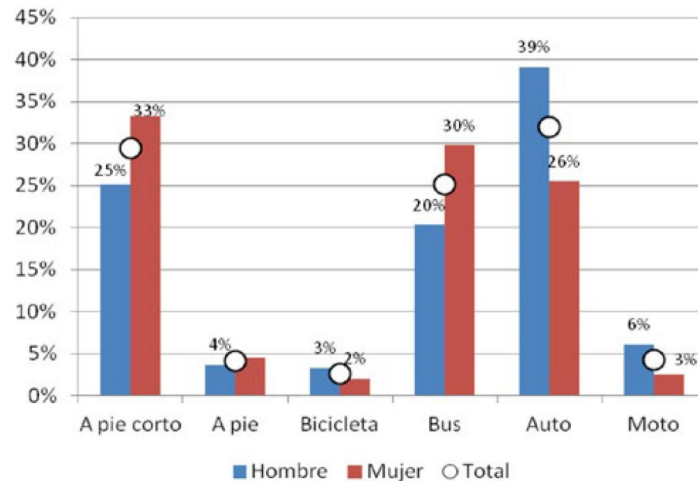
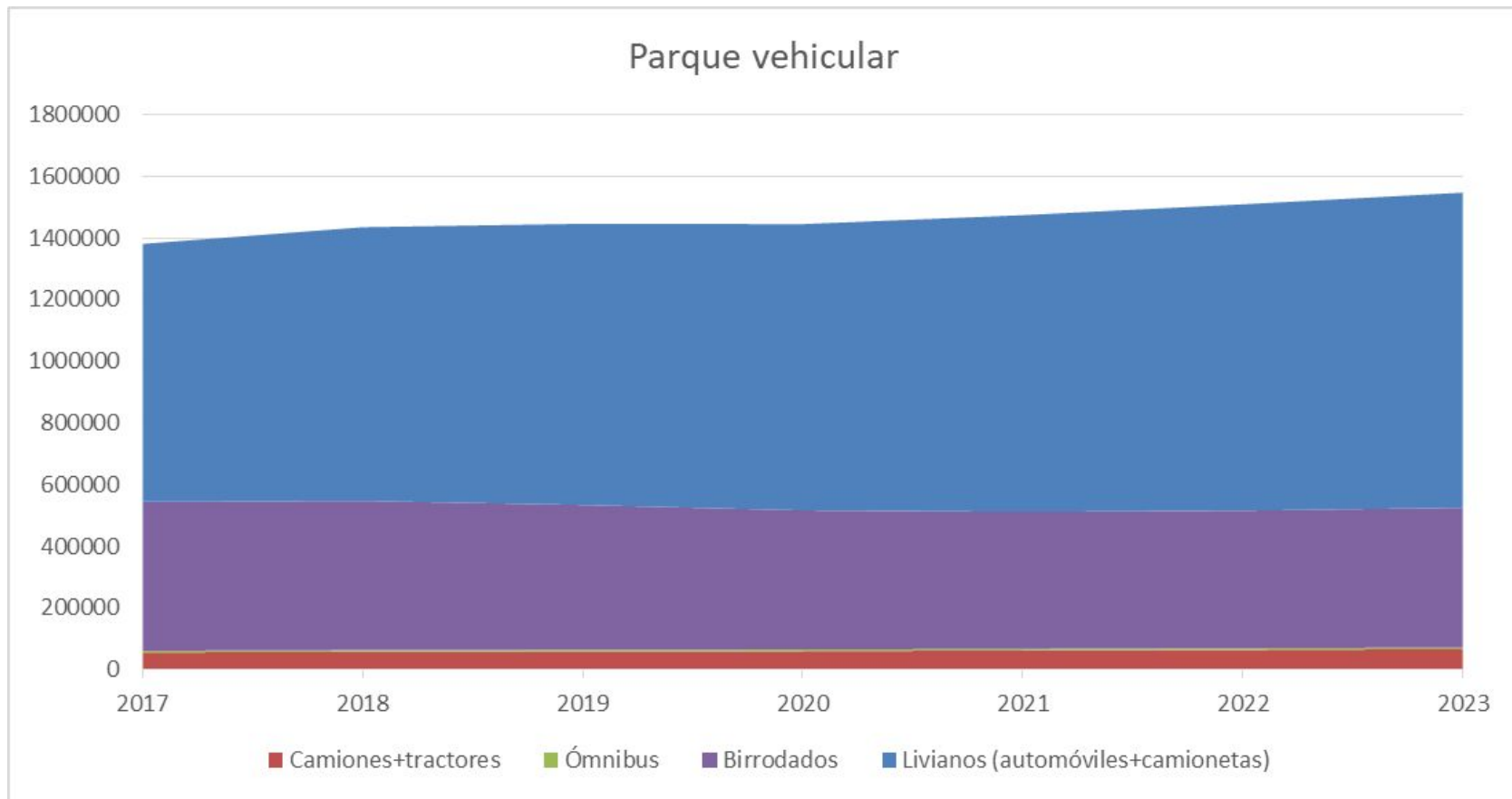


Figura 10.
Proporción de viajes en modos
seleccionados por sexo

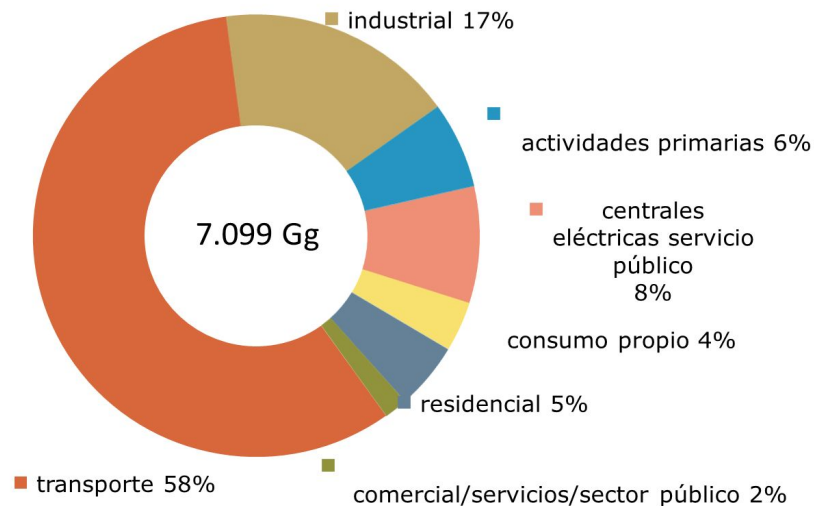
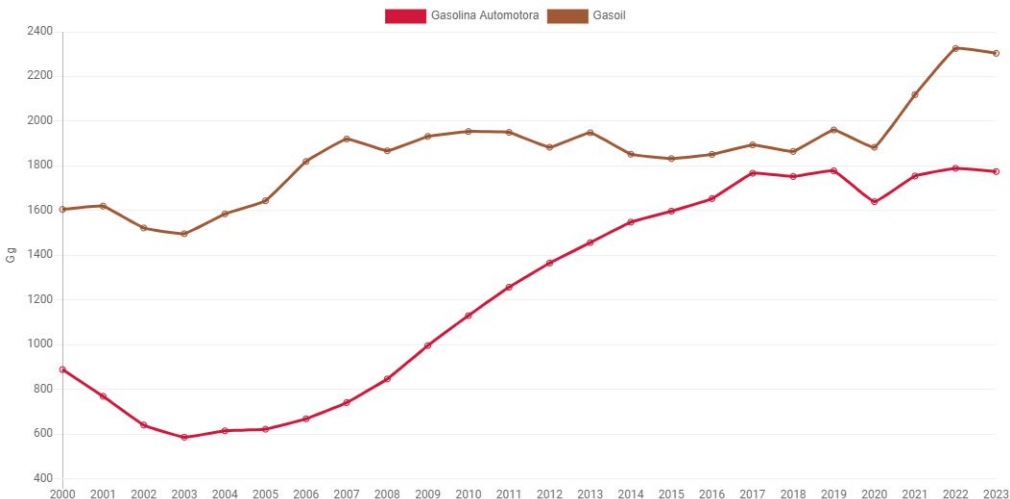


Costos de infraestructura de cada modo

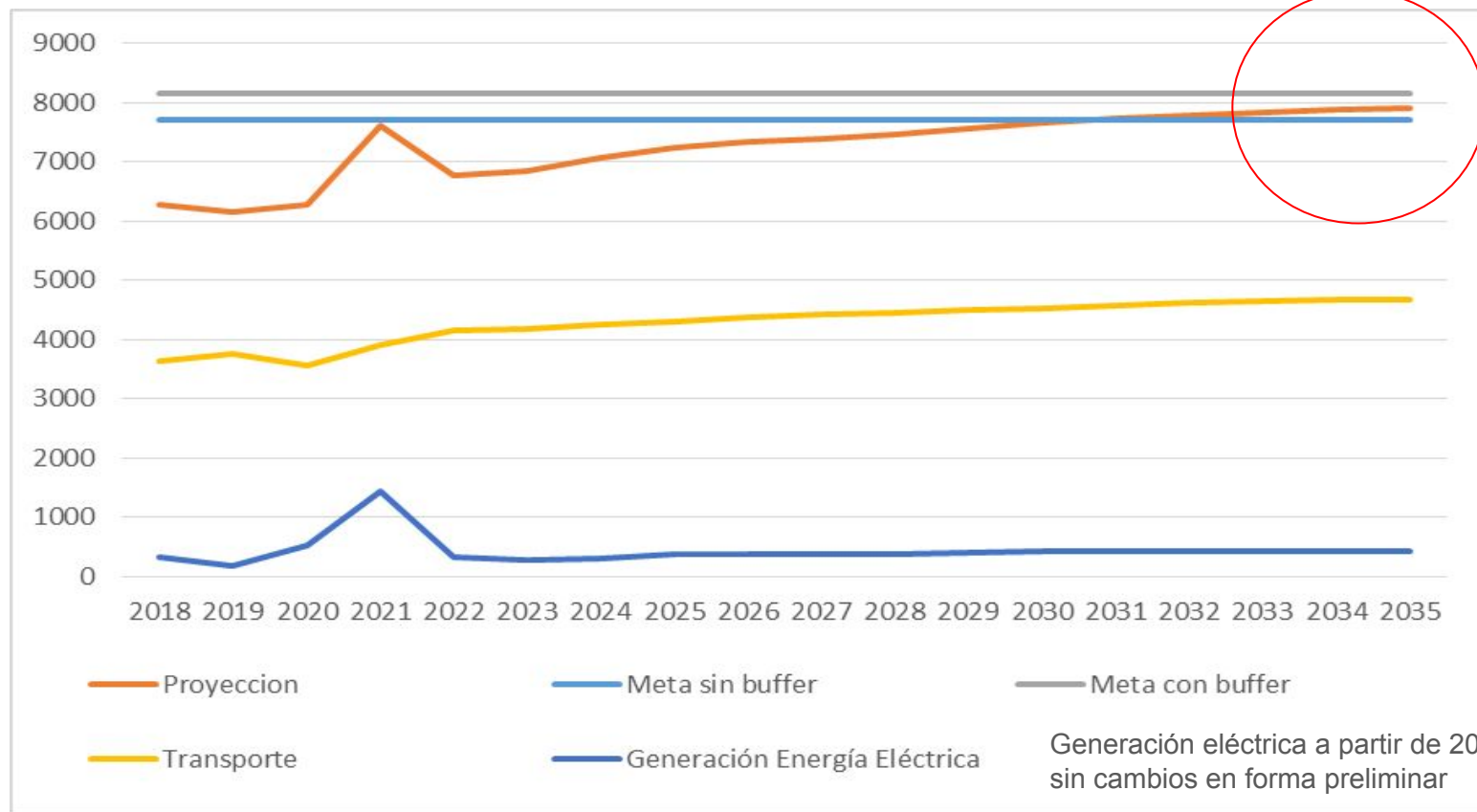
Parque vehicular



Emisiones de CO₂ del sector energético



Tercera NDC



Marco estratégico y normativo de la movilidad sostenible

AMBIENTAL

Política Nacional de Cambio Climático

Reportes ODS

NDC
Compromiso nacional al Acuerdo de París

Estrategia de Largo Plazo

ENERGÉTICO

Política Energética
Acuerdo multipartidario

Ley uso eficiente de la energía

Plan Nacional de Eficiencia Energética

Hidrógeno (H2U)

TERRITORIAL

Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible

Leyes creación UNASEV

Gestión de la movilidad - Gobiernos departamentales

ECONÓMICO

Fideicomiso de movilidad sostenible

Exoneraciones tributarias

Ley de promoción de inversiones



Movilidad sostenible

Dimensión ambiental

Limita las emisiones de gases y generación de residuos, **minimiza el consumo** de energías no renovables, reusa y recicla sus componentes, **minimiza el uso del espacio** y la generación de **ruidos**.

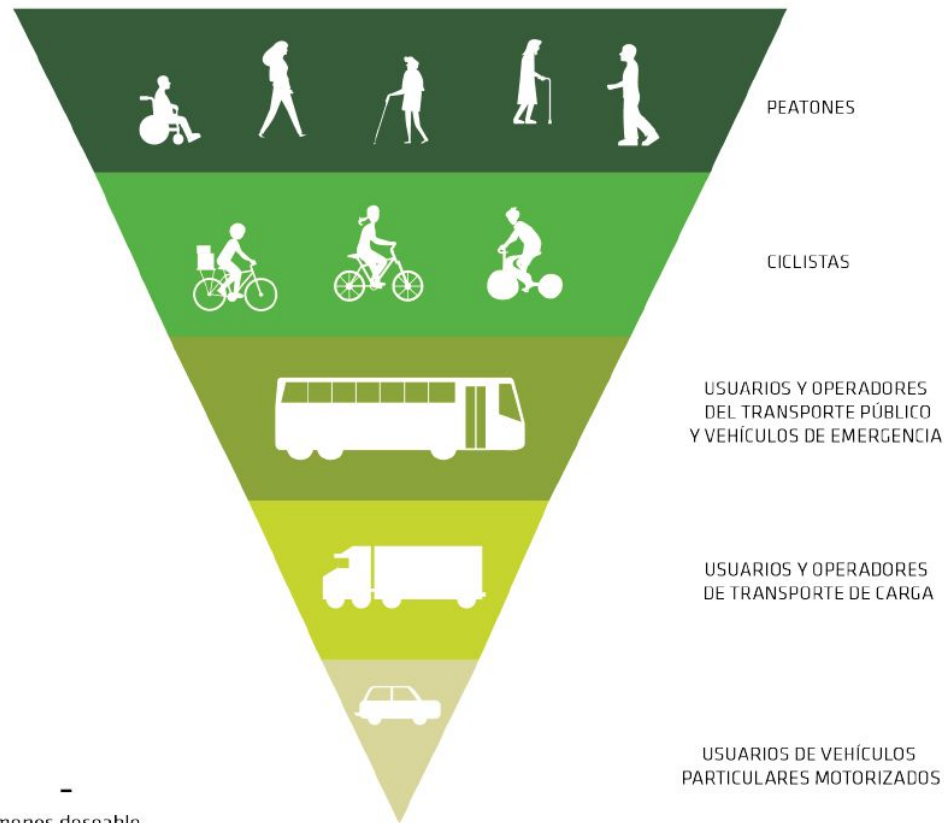
Dimensión económica

Es un sistema económicamente **accesible**, opera de forma **eficiente**, ofrece **alternativas** en cuanto a los modos de viaje, y colabora con el **desarrollo** de la economía y la **competitividad**.

Dimensión social

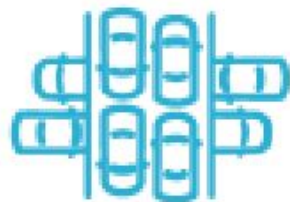
Permite el **acceso** a la ciudad y a la satisfacción de las **necesidades** básicas de los individuos de forma **segura** y **equitativa** (teniendo en cuenta aspectos socioeconómicos, de género, capacidades diferentes, etc).

+
más deseable

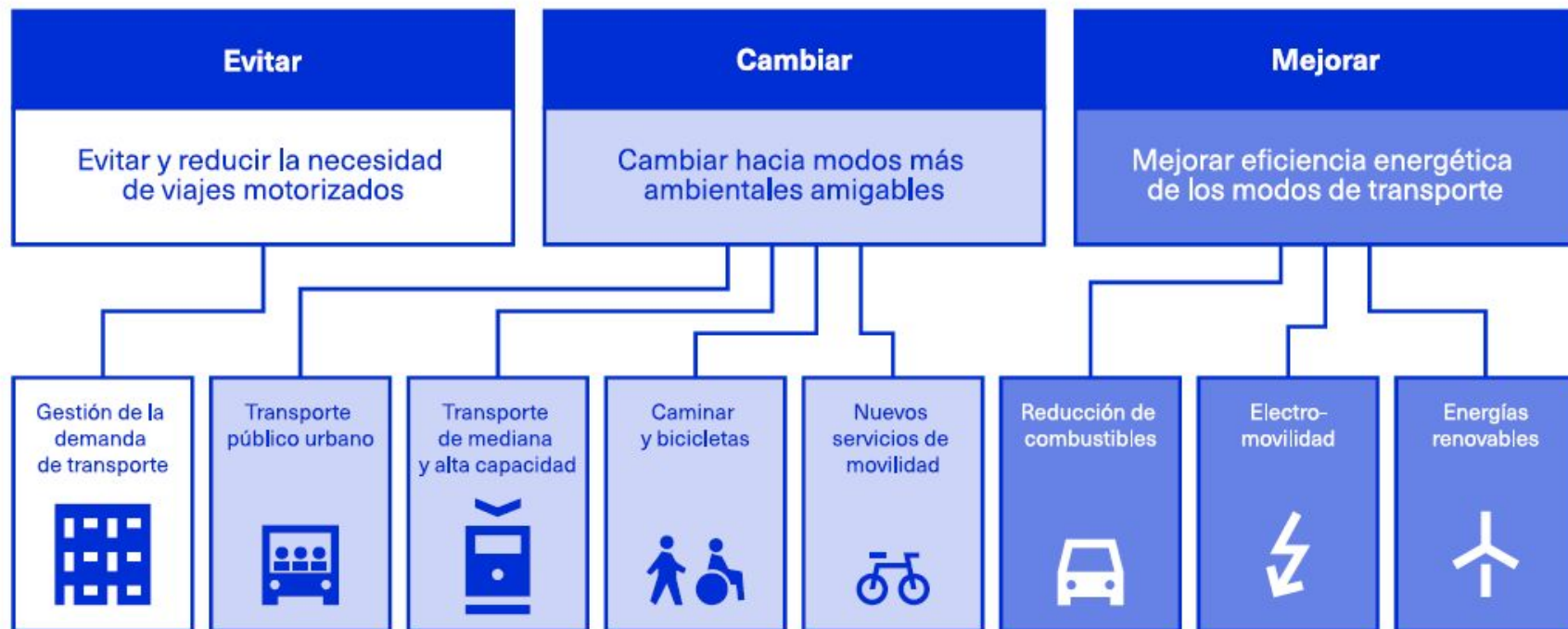


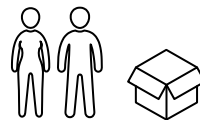
-
menos deseable

Aspectos a planificar



Movilidad sostenible





Visión 2050

Objetivos

Medidas de movilidad urbana sostenible



VISIÓN 2050

En 2050 todas las personas en Uruguay acceden a las oportunidades que brindan los entornos urbanos mediante la movilidad sostenible.



OBJETIVO 1

O1: Acceso inclusivo a la ciudad

El sistema de movilidad habilita a todas las personas a acceder a las oportunidades que ofrecen las ciudades, independientemente de su género, etnia, edad, poder adquisitivo, capacidades, zona en la que habitan o cualquier otra característica



Indicadores de impacto

O1: Acceso inclusivo a la ciudad

- En el año 2050 todas las zonas urbanas del país cuentan con señalización, veredas, rampas, paso de peatones, cebras y demás elementos de ordenación urbana, que las hacen accesible para todo tipo de público.
- En el año 2050 aumenta la cobertura de redes peatonales y la totalidad de las redes se encuentra en condiciones aptas para la caminabilidad.
- En el año 2050 hay accesibilidad universal a las actividades principales de las ciudades (salud, educación, transporte, recreación, trabajo, etc.).



OBJETIVO 2

O2: Minimización de impactos ambientales

Se reducen los impactos ambientales relativos a las emisiones contaminantes y de efecto invernadero, la congestión, el ruido y otros, generados por la movilidad.



Indicadores de impacto

O2: Minimización de impactos ambientales

- En el año 2050 las emisiones gaseosas contaminantes locales de fuentes móviles provocadas por el transporte urbano son nulas.
- En el año 2050 las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por el transporte urbano son nulas.
- En el año 2050 la contaminación acústica provocada por la movilidad disminuye sensiblemente.
- En el año 2050 no se registran congestiones de tránsito sistemáticas que impidan la movilidad urbana fluida.



OBJETIVO 3

O3: Ciudades saludables y seguras

Se contribuye a generar entornos urbanos seguros y hábitos saludables a través de la movilidad activa y sostenible, reduciendo la siniestralidad y la inseguridad personal real o percibida.



Indicadores de impacto

O3: Ciudades saludables y seguras

- En el año 2050 los accidentes de tránsito en las ciudades disminuyeron y el número de fallecidos por siniestros de tránsito se redujo un 50% respecto a 2020.
- En el año 2050, la caminata, la movilidad en bicicleta y el transporte público son los principales modos de movilidad de personas.
- En el año 2050 un 80% de la población percibe a las ciudades como “seguras” desde el punto de vista de la movilidad.



OBJETIVO 4

O4: Ciudades diversas y dinámicas

Se aporta a la construcción de ciudades con usos del suelo diversos, diseño a escala humana y espacios públicos de alta calidad, así como a la dinamización y eficiencia de la economía local, facilitando viajes más cortos y en modos sostenibles.



Indicadores de impacto

O4: Ciudades diversas y dinámicas

- Hacia el año 2050, en el desarrollo de ciudades diversas y dinámicas se ha integrado la movilidad sostenible como un aspecto relevante en programas, en proyectos e intervenciones implementadas por otras políticas públicas (cambio climático, transporte, energía, ordenamiento territorial, seguridad vial, ambiental, salud, vivienda, trabajo, economía y finanzas, etc).



Medidas capacidades y concientización

CC.1 **Crear/consolidar la Comisión Interinstitucional de Movilidad Sostenible (CIMS)**, encargada de implementar, evaluar y revisar la política y sus medidas (tanto nacionales como locales)

CC.2 Implementar estrategias de concientización y comunicación para promover y apoyar el cambio modal hacia modos sostenibles

CC.3 Trabajar con los Ministerios en **integrar** y retroalimentar la política de movilidad urbana sostenible **con otras políticas**

CC.4 Implementar una comunidad de práctica de movilidad sostenible para gobiernos subnacionales

CC.5 **Fortalecer capacidades locales y nacionales** para la planificación de la movilidad urbana sostenible incluyendo la movilidad eléctrica, apoyando el desarrollo de planes locales de movilidad y/o la incorporación de conceptos de movilidad urbana sostenible dentro de instrumentos de ordenamiento territorial.

CC.6 Proveer insumos y promover en instituciones educativas la inclusión de la movilidad urbana sostenible en currícula de educación primaria, secundaria, técnica y terciaria

CC.7 Desarrollar capacidades en empresas para promoción de la innovación en productos y servicios de movilidad sostenible



Medidas rediseño de procesos

P.1 **Revisar los instrumentos fiscales** actuales y recomendar modificaciones para el impulso de la movilidad sostenible, tanto a nivel nacional como departamental, identificando sinergias e inconsistencias.

P.2 Avanzar e **integrar la regulación de vehículos** en eficiencia, ambiental y seguridad

P.3 Profundizar en la legislación sobre la regulación de seguridad vial para proteger a los usuarios más vulnerables

P.4 Introducir criterios e indicadores de movilidad sostenible en la asignación y evaluación de fondos nacionales transferidos a gobiernos locales

P.5 Introducir **indicadores de movilidad sostenible en la evaluación de la inversión** pública y privada

P.6 Desarrollar estrategia para apoyar la inversión privada hacia la movilidad sostenible, tanto orientada al desarrollo urbano como para vehículos

P.7 **Promover el desarrollo local a través de la fabricación y montaje** de distintos tipos de vehículos eléctricos, cargadores y de movilidad activa, así como servicios de mantenimiento



Medidas orientadas a usuarios

U.1 Profundizar la incorporación de **transporte público eléctrico** y de alta calidad

U.2 Promover la movilidad activa y desestimular el uso del automóvil a través del ordenamiento territorial, la gestión de estacionamiento y el diseño de infraestructura multimodal

U.3 Diseñar un sistema de incentivos y regulaciones para hacer compatible al sector de transporte de carga urbano y logística con la movilidad sostenible

U.4 Promover la compra y uso de vehículos de movilidad activa

U.5 Diseñar e implementar instrumentos económicos y normativos para sustitución y chatarrización de vehículos ineficientes, contaminantes y/o inseguros



Decreto CIMS + PMUS

Antecedentes

1. Desde 2014 funciona el GIEET
2. Su funcionamiento ha promovido importantes acciones
3. En el marco de este grupo se ha avanzado en el borrador de la PMUS

Decreto a través de Ley de OT

1. Instrumento de Programa Nacional de Ordenamiento Territorial
2. Información, participación, cooperación y coordinación entre las distintas entidades públicas, manteniendo la competencia atribuida a cada una de ellas
3. Instancia obligatoria de participación pública, Puesta de Manifiesto



Decreto CIMS + PMUS

Contenido

1. Aprobación del documento de la **Política de Movilidad Urbana Sostenible**
2. Creación de **Comisión Interinstitucional en Movilidad Sostenible (CIMS)**
3. **Mesa directiva** conformada por ministros o subsecretarios de MIEM, MVOT, MA, MTOP, MEF y OPP. Al menos 1 reunión anual. **Grupo de trabajo técnico** de Direcciones Nacionales. Puede requerir participación de Congreso de Intendentes, Intendencias, ANCAP, UTE, Unasev, Ursea, academia, representantes de la sociedad civil u otros actores



Decreto CIMS + PMUS

4. Cometidos CIMS

- Coordinar acciones, distintos niveles de gobierno y distintas políticas públicas
- Seguimiento, monitoreo, evaluación. Planes trienales
- Proponer medidas al PE (eficiencia, reducción emisiones, energía limpia y renovable, transporte colectivo, movilidad activa).
- Apoyar formulación de propuestas al PL
- Asesorar en proyectos de cooperación
- Comunicar y difundir, promover capacitación, gestionar participación, promover comunidad de práctica
- ...

