

Política de movilidad urbana sostenible

Uruguay



Ministerio
de Ambiente



Ministerio
de Vivienda y
Ordenamiento Territorial



Ministerio
de Industria,
Energía y Minería



Ministerio
de Economía
y Finanzas



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas



Oficina
de Planeamiento
y Presupuesto

Contenido

Contenido	2
Introducción.....	3
Visión a 2050.....	5
Principios para la movilidad urbana sostenible	5
Objetivos.....	5
Medidas.....	7
Medidas Tipo CC (Mejora de capacidades y concientización)	7
Medidas Tipo P (Rediseño de procesos).....	9
Medidas tipo U (Orientadas a usuarios).....	11
Indicadores y metas de impacto	13
Sobre la aprobación e implementación de esta política	14
ANEXO: Cuadro de acciones asociadas a las medidas.....	15

Introducción

La movilidad urbana sostenible constituye un nuevo paradigma para enfrentar tanto el desafío urgente de reducir emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte, como también para mejorar aspectos cada vez más claros que afectan la calidad de vida de las personas en las ciudades como, entre otros, la exclusión social, los impactos en la salud producto de la siniestralidad vial y la mala calidad del aire, la disponibilidad de espacios públicos y la congestión.

Para avanzar hacia una movilidad urbana sostenible en Uruguay, esta política pública se centra en los aspectos estratégicos para desarrollar la movilidad urbana sostenible de personas y carga, en el contexto de Uruguay, donde los gobiernos subnacionales son los protagonistas principales de las decisiones a nivel local, y donde el gobierno nacional puede aportar herramientas, esquemas de incentivos y apoyo para la implementación de soluciones.

La movilidad es una actividad generada por las necesidades y deseos de las personas, y surge como consecuencia de la localización de los distintos recursos o actividades en el territorio. A priori, la movilidad constituye un medio y no un fin en sí mismo. En las últimas décadas la introducción del concepto de movilidad ha implicado una ampliación del concepto tradicional de transporte, que se centra principalmente en el desplazamiento de los vehículos motorizados y su infraestructura. La movilidad es un concepto más integral, que tiene como foco de estudio a las personas con sus distintas características y capacidades y todos los modos de viaje, priorizando los modos activos como caminata, bicicleta u otros y el transporte público. Este concepto se aplica también al traslado de cargas, promoviendo su eficiencia y sostenibilidad.

Justificación

En Uruguay cerca del 95% de la población vive en áreas urbanas. Así, el avanzar en transformar la movilidad urbana a formas más sostenibles tiene impacto positivo en gran cantidad de personas y a la vez en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país en forma significativa. El transporte es el mayor consumidor de combustibles fósiles¹ y por tanto el mayor emisor de CO₂ dentro del sector energético uruguayo donde representa aproximadamente el 60%.

Mitigar el cambio climático (reducir emisiones) y adaptarse a sus consecuencias es el mayor desafío de nuestro tiempo según las Naciones Unidas, dada la evidencia científica en relación con la concentración de GEI en la atmósfera y a los impactos que este fenómeno trae aparejados. Y en ese sentido cada país firmante del Acuerdo de París se ha comprometido a realizar su mayor esfuerzo al respecto.

Dada la importancia del transporte en las emisiones totales y, dentro de éste el aporte de la movilidad urbana, la transición hacia un modelo más sostenible no sólo es una necesidad urgente desde el punto de vista global, sino también desde lo local, considerando que esas

¹ De acuerdo al Balance Energético Nacional 2022, el consumo de combustibles del transporte representó el 71% de los derivados del petróleo.

transformaciones pueden tener impactos positivos significativos en la calidad de vida de las personas, reduciendo la contaminación local, siniestralidad, congestión, ruido, aumentando el acceso a oportunidades de empleo, aprendizaje y esparcimiento y, a la vez, aumentando el valor de la ciudad al motivar la actividad económica local y recuperar el espacio público cedido actualmente a infraestructura para vehículos.

La tendencia actual muestra tasas de motorización y participación modal del automóvil cada vez más altas, el parque de vehículos livianos considerado en conjunto (autos, SUV, Pick Up y utilitarios) aumentó un 22,5 % de 2017 a 2023², lo cual presiona la infraestructura y los recursos energéticos, pero también la desigualdad, la salud y las posibilidades de desarrollo de las personas. En cuanto a la participación de viajes por modo para el área metropolitana³, el 38,3% de los viajes que realizan los hombres son en automóvil (mayormente en calidad de conductor) y tan solo un 24,8% de los viajes hechos por mujeres es en automóvil (con apenas el 51% como conductora). En términos relativos las mujeres son usuarias más intensas del sistema de transporte público (33,3% de sus viajes son en ómnibus en comparación con 22,3% de los viajes de los hombres) y los tiempos de viajes son más largos y multipropósito. Además, existe una relación directa en la que a mayor nivel de ingreso mayor movilidad. Mientras que para los de nivel socioeconómico alto solo un 17,3% queda clasificado como inmóvil (no realizó viajes en el día anterior), esto aumenta a 29,8% para los de nivel socioeconómico bajo. La brecha en el acceso a los diferentes modos y los tiempos de viajes tiene que reducirse con una diversificación de los modos sostenibles y la planificación de la movilidad urbana considerando género y generaciones.

Los gobiernos subnacionales en Uruguay gozan de una gran autonomía, establecida principalmente en la Ley Orgánica de los Gobiernos Departamentales, y en particular en relación a la edificación y vivienda (ordenamiento territorial y urbanístico, ordenamiento edilicio), tránsito, ordenamiento vial y regulación del transporte público, entre otras funciones y cometidos. Esta política los involucra de forma que cada uno implemente la política de acuerdo a sus necesidades y contextos.

La naturaleza multisectorial y multi-actoral de la política de movilidad urbana sostenible implica realizar un esfuerzo de planificación estratégica, coordinación con otras políticas, cooperación y transformación institucional, alineando actores y organizaciones hacia una visión común de largo plazo y que permita estructurar acciones en el corto y mediano plazo hacia el cumplimiento de sus objetivos.

Para la elaboración de esta política se implementaron distintos procesos participativos con poblaciones y gobiernos locales, instituciones educativas, técnicas y de gobierno, así como también empresas y organizaciones de la sociedad civil, intentando captar la transversalidad que la caracteriza.

² <https://www.gub.uy/ministerio-industria-energia-mineria/datos-y-estadisticas/estadisticas/parque-automotor>

³ <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1078>

Visión a 2050

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

Principios para la movilidad urbana sostenible

- Las personas son el centro de la política
- La movilidad se integra en la planificación urbana
- La planificación de la movilidad tiene la siguiente jerarquía: gestionar la demanda, cambiar a modos sostenibles y mejorar la tecnología vehicular (enfoque Evitar - Cambiar - Mejorar)
- La planificación, diseño y regulación de la movilidad priorizan a los peatones, luego a usuarios de bicicletas y al transporte público (pirámide invertida de la movilidad sostenible)
- El espacio público es un bien común escaso y de alto valor, por lo que se prioriza su uso eficiente, saludable y su acceso equitativo
- Se integran los efectos de las externalidades negativas con criterios como el de penalización a los agentes que contaminan
- La planificación de la movilidad incorpora principios de la economía circular
- La planificación de la movilidad urbana implica la articulación nacional-local e interinstitucional (articulación horizontal y vertical) y se construye en forma participativa

Objetivos

Los cuatro objetivos de la política de movilidad urbana sostenible son:

- **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.

- **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 urbana.

- **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.

- **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.

Esta política busca aportar a la mejora de procesos de planificación urbana, de gestión de la movilidad y al rediseño de los esquemas de impuestos, subsidios y otros incentivos del transporte y la movilidad. La implementación se basa en la mejora de las capacidades nacionales y locales, así como la concientización de las personas y empresas. Esto conducirá a un aumento de la participación de los modos activos y el transporte público en el total de viajes de las personas, promover distancias más cortas mediante el ordenamiento territorial, así como la sustitución de vehículos a combustión por vehículos eléctricos, junto con una logística urbana sostenible que use vehículos sin emisiones y priorice vehículos más amigables con el resto de la ciudad para las entregas dentro de las ciudades.

Se busca promover modos de movilidad más sostenibles y orientar a los mercados a obtener resultados alineados con la reducción de impactos negativos y la internalización de los costos y beneficios externos.

Estos cambios finalmente generarán una mejora de la accesibilidad de las personas a las oportunidades que ofrece la ciudad, independientemente de sus ingresos, género, o cualquier otra característica. Además, se minimizan los impactos ambientales asociados a la movilidad, las ciudades se convierten en espacios más saludables y seguros, y se crean centros urbanos de usos diversos, con economías dinámicas que multiplican las oportunidades y la creación de valor.

Medidas

Las medidas permiten alcanzar los objetivos de gestión o de resultados, los cuales entregarán el impacto deseado para alcanzar la visión.

Las medidas propuestas se clasifican en 3 tipos: mejora de capacidades y concientización, medidas de rediseño de procesos y medidas orientadas a los usuarios de sistemas de movilidad. Las medidas pueden aportar a más de un objetivo.

Medidas Tipo CC (Mejora de 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)

Organizaciones líderes: MA / MEF / MIEM / MTOP / MVOT / OPP

Dada la realidad multisectorial e interdisciplinaria de la movilidad urbana, y considerando que en Uruguay no hay una única institución dedicada a las políticas urbanas y de transporte, esta Comisión reunirá integrantes de los Ministerios involucrados y otras instituciones relevantes en el desarrollo e implementación de la política, coordinando acciones y sirviendo como su punto focal.

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

Organizaciones líderes: CIMS / Gobiernos subnacionales / UNASEV

La movilidad sostenible propone algunos cambios profundos en las ciudades, pero también en hábitos y costumbres de movilidad. Es necesario entonces dar un soporte comunicacional y de concientización a estos cambios para potenciarlos y obtener apoyo a ellos. Además, existe poco conocimiento sobre los efectos negativos que genera el sistema no sostenible de movilidad en las ciudades y el ambiente. Así, influir sobre hábitos y preferencias de movilidad hacia los modos sostenibles potenciará los resultados de la Política, generando un círculo virtuoso de incorporación de cambios en las ciudades y su aceptación, que a su vez retroalimenten el cambio de preferencias y hábitos.

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

Organización líder: CIMS

La movilidad sostenible requiere su transversalización para su implementación efectiva en todos los ámbitos necesarios. A su vez, otras políticas pueden afectar la política de movilidad urbana sostenible. La CIMS deberá entonces estudiar con qué políticas a nivel nacional y/o subnacional se debe integrar y retroalimentar la política de movilidad urbana sostenible. Algunas de las políticas con las que debe articular

o profundizar su articulación y/o sinergia son cambio climático, transporte, energía, ordenamiento territorial, seguridad vial, ambiental, salud, vivienda, trabajo, economía y finanzas.

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

Organización líder: CIMS

El desarrollo e implementación de la Política de movilidad urbana sostenible implica un proceso de cambios y aprendizaje, especialmente a nivel técnico de quienes son responsables de desarrollar varias medidas locales: los gobiernos subnacionales. Para promover la incorporación de conocimientos y difusión de mejores prácticas, se propone crear una comunidad de prácticas para gobiernos subnacionales que permitirá el intercambio de proyectos, logros y lecciones aprendidas. Además, motivará el establecimiento de una red de contactos de profesionales trabajando en el tema en los territorios, consolidando el avance en la implementación de la política.

- **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.**

Organización líder: CIMS / MVOT

Apoyan: Gobiernos subnacionales / OPP

La movilidad sostenible propone un cambio profundo de paradigma en la forma de enfrentar los problemas de movilidad de las ciudades y sus soluciones. Para avanzar en nuevos conocimientos tanto a nivel local como nacional y apoyar la implementación de planes locales para incorporación de movilidad activa y vehículos de bajas o nulas emisiones de GEI se desarrollaron dos guías específicas, para las cuales además se dará apoyo técnico para su implementación.

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

Organización líder: CIMS

Además de apoyar la incorporación de conocimientos de movilidad sostenible en los técnicos de los distintos niveles de gobierno, es también necesario incorporarla en los distintos ciclos de educación formal tanto para fomentar el conocimiento, profundización de estudios e investigación en el tema a nivel nacional como también para aumentar la concientización de la importancia del tema, con una aproximación sistémica (comprensión del ecosistema de la movilidad sostenible).

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

Organización líder: CIMS

Apoya: ANII / ANDE

Las nuevas necesidades ponen bajo relieve la importancia de la innovación en desarrollos, productos y servicios de movilidad que incorporen la sostenibilidad, aumentando las alternativas y respuestas a las necesidades de las personas aprovechando las oportunidades que dan las nuevas tecnologías.

Medidas Tipo P (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.

Organización líder: MEF

Apoya: OPP / CIMS / MA / MIEM / MTOP / Congreso de intendentes

Existe una estructura compleja de impuestos, subsidios, incentivos explícitos e implícitos y otros instrumentos fiscales que afectan al transporte y la movilidad. Es necesario revisarlos en conjunto para buscar una mayor coherencia y alineación a los objetivos de la política de movilidad sostenible.

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

Organizaciones líderes: MA; MIEM; UNASEV; Congreso de Intendentes

Apoyan: MEF / MTOP / UNASEV / LATU / UNIT

Las regulaciones tienen un rol importante en mejorar los estándares de eficiencia, ambientales y de seguridad de los vehículos. Los de eficiencia mejoran el rendimiento de los recursos energéticos disponibles, los ambientales reducen los impactos negativos en calidad del aire local y emisiones de gases de efecto invernadero a nivel global, y residuos de vehículos y componentes, y los de seguridad tienen el potencial de reducir heridos y muertes no sólo para los ocupantes de los vehículos, sino también para el resto de los habitantes de las ciudades.

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

Organización líder: UNASEV

Apoyan: CIMS / Congreso de intendentes

Se propone que la primera responsabilidad sobre la seguridad sea del vehículo motorizado, considerando que los peatones y ciclistas se encuentran en una posición de vulnerabilidad física en las ciudades frente a vehículos más pesados y rápidos.

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

Organización líder: OPP

Apoya: CIMS / MEF / MVOT

Los fondos nacionales de ejecución local son una proporción considerable de la inversión total en infraestructura. Muchos de estos fondos están condicionados a procesos de evaluación de proyectos, los cuales deberán incorporar criterios de movilidad sostenible para motivar nuevos diseños de infraestructura

de movilidad que promuevan el uso de modos alternativos al automóvil particular, atendiendo además a necesidades específicas de género, generaciones e ingresos.

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

Organización líder: MEF / OPP /Gobiernos Subnacionales/MVOT/MA

Apoya: COMAP

La inversión tanto pública como privada puede tener efectos significativos sobre el transporte y la movilidad. Es necesario entonces considerar indicadores de movilidad sostenible en la evaluación de proyectos de inversión. La construcción edilicia es un componente significativo de las ciudades e influye en la movilidad. Específicamente, gestionar el estacionamiento en edificios, su interacción con el espacio público, y aumentar el espacio dedicado a la movilidad activa considerando tanto la circulación como el estacionamiento, apoya a la movilidad sostenible.

- **P.6 Estrategia para apoyar la inversión privada hacia la movilidad sostenible, tanto para la orientada al desarrollo urbano como para vehículos.**

Organización líder: MEF / OPP / MIEM / MVOT / CI

Apoya: CIMS

Los incentivos a la inversión privada pueden ayudar a alcanzar y potenciar resultados alineados con objetivos de movilidad sostenible, especialmente teniendo en cuenta que, en el contexto urbano, la inversión pública y privada interactúan estrechamente. Se propone desarrollar una estrategia para apoyar la inversión privada hacia la movilidad sostenible, considerando instrumentos de desarrollo público privado, instrumentos para vehículos de bajas o nulas emisiones de GEI, e instrumentos para aportes privados al desarrollo urbano orientado al transporte.

- **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.**

Organización líder: CIMS

Apoya: MEF / MA / MIEM / MTOP / MEC / UTU / UTEC / otras instituciones educativas

La implementación de la movilidad sostenible requiere el impulso a modos activos, al transporte público y a la movilidad eléctrica, no solamente en el uso sino también de las distintas etapas de la cadena de suministros, fabricación y servicios. Se propone identificar los sectores de las distintas cadenas con mayor potencial de desarrollo y, considerando las barreras y oportunidades, definir e implementar los instrumentos normativos, económicos y de capacidades necesarios para su promoción.

Medidas tipo U (Orientadas a usuarios)

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

Organización líder: MEF / CIMS / OPP / MTOP/ Congreso de Intendentes

Apoyan: MA / MIEM

El transporte público es un servicio básico que provee accesibilidad para todas las personas. Un transporte público de calidad puede atraer viajes desde el automóvil, convirtiéndose en la columna vertebral de un sistema de movilidad sostenible multimodal integrado. La electrificación trae la oportunidad de eliminar emisiones y a la vez aumentar la calidad del servicio. Como en otros servicios básicos, sus tarifas no tienen por qué ser capaces de financiar en forma completa el costo de operación dado que los beneficios sociales son mayores que los privados. Es necesario entonces desarrollar esquemas de costeo del sistema que permitan ofrecer un servicio de alta calidad y en forma financieramente sostenible, que considere las necesidades específicas de todas las personas usuarias.

- U2 Promover la movilidad activa y desestimular el uso del automóvil a través del ordenamiento territorial, la gestión de estacionamientos, el diseño de infraestructura multimodal

Organizaciones líderes: MVOT / Gobiernos subnacionales

Apoya: OPP

El ordenamiento territorial puede desestimular el uso del automóvil particular al promover ciudades más compactas y con diversidad de usos, resultando en distancias a recorrer más cortas que viabilicen los modos alternativos al auto para los viajes. A su vez, la gestión integral de estacionamientos (en vía y fuera de vía), el diseño urbano y las infraestructuras multimodales, aportan en el desestímulo del uso del automóvil y el cambio modal a modos sostenibles. Estas medidas requieren apoyo de sensibilización.

- U3 Diseñar un sistema de incentivos y regulaciones para hacer compatible al sector de transporte de carga urbano y logística con la movilidad sostenible

Organizaciones líderes: MTOP / MEF / OPP / Congreso de Intendentes

Apoyan: CIMS / MA / MIEM

Son necesarios esquemas de incentivos que fomenten sistémicamente el desarrollo del sector de una forma compatible con la movilidad sostenible, haciendo de la sostenibilidad un factor de resiliencia, diferenciación y competitividad del sector. Las cargas urbanas y entregas de última milla son sectores de fuerte crecimiento que, dependiendo del modo o los vehículos que se utilizan, pueden tener diferentes grados de impactos. La regulación en este sentido ayuda a reducir los impactos negativos como la congestión, el ruido, las emisiones o la siniestralidad.

- U4 Promover la compra y uso de vehículos de movilidad activa

Organización líder: MEF

Apoyan: MA / MIEM / OPP / Congreso de intendentes

Es posible aumentar la participación de la movilidad activa en los viajes aumentando la disponibilidad de esos vehículos. Se proponen instrumentos económicos enfocados en hacerlos más asequibles, ya sea en la compra o pago por su uso como servicio (como ejemplo: bicicletas públicas o compartidas).

- U5 Diseñar e implementar instrumentos económicos para sustitución y chatarrización de vehículos ineficientes, contaminantes y/o inseguros

Organización líder: MA

Apoyan: MEF / MTOP / MIEM / OPP / Congreso de Intendentes/Unasev

Sustituir y chatarrizar vehículos a combustión tiene externalidades positivas para la sociedad en su conjunto, por lo que es posible desarrollar instrumentos económicos y normativos que motiven dicha sustitución. Así, para potenciar las mejoras introducidas a través de vehículos nuevos y acelerar el alcance de los objetivos, es necesario apoyar el reemplazo de vehículos con estándares inferiores de eficiencia, emisiones y seguridad.

Indicadores y metas de impacto

Los indicadores y metas de impacto que se identifican para cada objetivo son los siguientes (algunos de los indicadores aportan a más de un objetivo):

- **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.).

- **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.

- **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.

- **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).

Para alcanzar estas metas es condición necesaria que todas las ciudades cuentan con planes o estrategias de movilidad incorporadas en su planificación territorial y de desarrollo.

Sobre la aprobación e implementación de esta política

A continuación, se detalla un cronograma que describe sintéticamente las actividades que abarcan desde la aprobación del decreto, que establece el ámbito de actuación y los inicios en la implementación de la política de movilidad urbana sostenible, para un primer año.

	Meses												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
0. Aprobación de la Política MUS	■	■											
1. Conformación de la Comisión Interinstitucional en Movilidad Sostenible (CIMS)		■	■										
2. Conformación de Secretaría Técnica		■	■										
3. Elaboración de reglamento de funcionamiento de la CIMS			■	■									
4. Elaboración del 1er plan de trabajo				■	■	■	■						
5. Diseñar sistema de monitoreo y evaluación de la PMUS								■	■				
6. Revisar la normativa referente al tema y elaborar propuestas						■	■	■	■	■	■		
7. Diseñar plan de comunicación de la PMUS								■	■				
8. Elaborar 1er informe de la CIMS												■	

ANEXO: Cuadro de acciones asociadas a las medidas

A continuación, se describen posibles acciones asociadas a las medidas definidas en el documento para ser consideradas en la implementación de la política.

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.1	Coordinar las acciones para la implementación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible y otras medidas de movilidad sostenible
CC.1	Vincular y coordinar, con los distintos actores en los distintos niveles de gobierno, la planificación y promoción de la movilidad sostenible con las distintas políticas públicas y la planificación del ordenamiento territorial
CC.1	Generar planes trienales de trabajo con medidas a implementar
CC.1	Diseñar y realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación de la implementación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible, así como implementar su revisión de acuerdo al plan que defina la propia comisión
CC.1	Gestionar la participación por parte de entidades públicas, privadas y la sociedad civil en la implementación de la Política de Movilidad Urbana Sostenible y medidas de movilidad sostenible
CC.1	Comunicar y difundir la política, medidas de movilidad sostenible y reportes periódicos de avances y resultados a distintos niveles del Estado y la sociedad civil
CC.1	Revisar la normativa vigente referente al tema y elaborar propuestas de creación y modificación de normas, guías e instrucciones de procedimientos al Poder Ejecutivo y apoyar la formulación de propuestas que correspondan a nivel legislativo
CC.2 Implementar estrategias de concientización y comunicación para promover y apoyar el cambio modal hacia modos sostenibles	
CC.2	Estrategia de difusión y comunicación nacional sobre movilidad sostenible basado en Enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar (Evitar viajes innecesarios / Cambiar a modos sostenibles / Mejorar las tecnologías)
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.5	Utilización de Guía para la planificación de la Movilidad Urbana Sostenible
CC.5	Utilización de Guía para la movilidad Urbana Eléctrica
CC.5	Establecer una mesa de apoyo a las ciudades para el diseño y posterior implementación de planes locales de movilidad sostenible, con foco en la incorporación de movilidad activa y vehículos de bajas o nulas emisiones de GEI
CC.5	Incorporación de la MUS en las Directrices Nacionales de ordenamiento territorial, y en las guías para las ordenanzas departamentales elaboradas por MVOT.
CC.6 Proveen insumos y promover en instituciones educativas la inclusión de la movilidad urbana sostenible en currícula de educación primaria, secundaria, técnica y terciaria	
CC.6	Proveer insumos y conocimiento a instituciones
CC:6	Promover convenios para la incorporación de la MUS en currícula
CC.7 Desarrollar capacidades en empresas para promoción de la innovación en productos y servicios de movilidad sostenible	
CC.7	Difusión de nuevos modelos de negocios de movilidad y logística que incorporen la sostenibilidad
CC.7	Promoción de desarrollo de nuevos productos y servicios de movilidad y logística sostenible

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.1	Listar instrumentos a revisar
P.1	Evaluarlos desde la movilidad sostenible

P.1	Verificar sinergias e inconsistencias entre instrumentos
P.1	Recomendar modificaciones a instrumentos considerando sinergias e inconsistencias
P.2 Avanzar e integrar la regulación de vehículos en eficiencia, ambiental y seguridad	
P.2	Avanzar regulación de eficiencia energética en vehículos (MIEM)
P.2	Avanzar regulación ambiental en vehículos (MA)
P.2	Avanzar regulación de seguridad (UNASEV)
P.2	Avanzar en regulación de chatarrización (MA)
P.2	Integrar con la Estrategia Nacional de Economía Circular
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.4	Diseñar criterios e indicadores de movilidad sostenible en proyectos subnacionales
P.4	Integrar especificidades que atiendan diversidades en género, generaciones e ingresos en soluciones de movilidad sostenible
P.4	Integrar criterios e indicadores relativos a la construcción de infraestructura de movilidad sostenible que contemplen la adaptación al cambio climático
P.4	Incorporar los nuevos criterios 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.5	Considerar los indicadores diseñados en la medida P.4 en los casos que corresponda
P.5	Diseñar otros criterios e indicadores de movilidad sostenible en proyectos de inversión públicos y privados que sean necesarios

P.5	Introducir dichos indicadores en evaluación ambiental y territorial
P.5	Introducir los indicadores que correspondan en evaluación de COMAP
P.5	Recomendar introducción en evaluación local
P.6 Desarrollar estrategia para apoyar la inversión privada hacia la movilidad sostenible, tanto orientada al desarrollo urbano como para vehículos	
P.6	Estrategia de instrumentos de desarrollo público-privado
P.6	Instrumentos de promoción para vehículos de bajas o nulas emisiones
P.6	Instrumentos para aportes privados al desarrollo urbano orientado al transporte
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	
P.7	Identificar estudios de cadena de valor y complementar en caso que se requiera
P.7	Adecuar mecanismos normativas y de capacidades para el desarrollo local que se identifique

U.1 Profundizar la incorporación de transporte público eléctrico y de alta calidad	
U.1	Establecer un plan de transporte público cero emisiones para cumplir con los compromisos asumidos.
U.1	Implementar mecanismos financieros a nivel nacional para cumplir con el plan de transporte público cero emisiones.
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.2	Promover un diseño de infraestructura de movilidad activa mejorado
U.2	Promover la movilidad activa desde el ordenamiento territorial
U.2	Promover mejoras en interfaces multimodales

U.2	Recomendar revisión de normativa para la construcción edilicia
U.2	Recomendar un estándar para movilidad activa en construcción de nueva infraestructura en construcciones
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.3	Diseñar un sistema de incentivos para el sector de carga urbana y logística
U.3	Adaptar regulación del transporte de carga urbana y logística considerando la movilidad sostenible
U.4 Promover la compra y uso de vehículos de movilidad activa	
U.4	Diseñar e implementar instrumentos económicos para la adquisición de bicicletas y otros vehículos de movilidad activa
U.4	Analizar y diseñar modelos de gestión y provisión público-privados
U.4	Implementar pilotos
U.5 Diseñar e implementar instrumentos económicos y normativos para sustitución y chatarrización de vehículos ineficientes, contaminantes y/o inseguros	
U.5	Desarrollo de normativa para la salida de circulación de vehículos ineficientes, contaminantes y/o inseguros y su chatarrización
U.5	Diseño de instrumentos económicos para promover la chatarrización