



AYUNTAMIENTO
DE FUENGIROLA

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DEL MUNICIPIO DE FUENGIROLA
2023-2026**

**DIAGNOSTICO DEL
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**



TABLA DE CONTENIDOS GENERAL

1	PREÁMBULO	1
1.1	Objeto.....	1
2	¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?	4
2.1	Principios de base y objetivos de un PMUS	4
2.2	Beneficios de la elaboración de un PMUS.....	5
2.3	Diferencias entre un plan de movilidad y un PMUS	6
3	DIAGNÓSTICOS DEL PMUS ACTUAL y DE SU PLAN DE ACCIÓN	8
3.1	Evaluación del PMUS actual.....	8
3.1.1	Planificar una movilidad sostenible en el “área urbana funcional”	9
3.1.2	Cooperar más allá de los límites institucionales	10
3.1.3	Involucrar a los ciudadanos y a los actores clave.....	10
3.1.4	Evaluar el rendimiento actual y futuro	10
3.1.5	Definir una visión a largo plazo y un plan de acción claro.....	10
3.1.6	Desarrollar todos los modos de transporte de manera integrada	10
3.1.7	Prever procesos de seguimiento y evaluación	11
3.1.8	Garantizar la calidad	11
3.1.9	Evaluación del PMUS actual.....	12
3.1.10	Conclusiones del estudio comparativo.....	19
3.2	Análisis DAFO del PMUS actual	19
3.3	Evaluación del Plan de acción del PMUS actual	21
3.3.1	Evaluación del conjunto de las medidas del Plan de acción	21
3.3.2	Evaluación del contenido de las medidas específicas	27
3.3.3	Evaluación de la financiación del Plan de acción.....	29
3.4	Conclusiones del diagnóstico	30

TABLA DE CUADROS

Cuadro 2-1 ¿Cómo utilizar este documento?.....	3
Cuadro 2-2 Comunicación de la Comisión Europea sobre la necesidad de los Planes de movilidad.....	9
Cuadro 2-3 Definición de un área urbana funcional.....	9
Cuadro 2-4 Análisis DAFO del PMUS actual y factores de influencia.....	20
Cuadro 2-5 Cómo definir objetivos/metás SMART.....	29

TABLA DE TABLAS

Tabla 2-1 Leyenda - Indicadores para la evaluación comparativa del contenido del PMUS actual.....	12
Tabla 2-2 Evaluación comparativa del contenido del PMUS actual.....	13
Tabla 2-3 Evaluación del impacto estratégico de las medidas contenidas en el Plan de acción actual.....	24
Tabla 2-4 Información incluida para cada medida propuesta en el Plan de acción actual.....	27

TABLA DE FIGURAS

Figura 2-1 Propuesta metodológica y cronograma.....	2
Figura 2-2 Planificación de la ciudad sostenible.....	4

1 PREÁMBULO

1.1 Objeto

El mundo de la movilidad está cambiando de forma rápida en España y en Europa, y **la planificación de la movilidad urbana ha demostrado ser una herramienta eficaz para abordar los desafíos climáticos, energéticos y ambientales que las ciudades afrontan.**

Por ejemplo, **la nueva Ley española de Cambio Climático y Transición Energética¹ obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones (ZBE)** urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía, implicando una mejora de la calidad de vida para millones de personas que hoy respiran aire contaminado.

Como se recoge en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y siguiendo las líneas de actuación desarrolladas en el Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo², un PMUS actualizado se está convirtiendo una condición *sine qua non* para los municipios para poder ser beneficiario de subvenciones, sea a nivel local, nacional o europeo:

"En materia de movilidad sin emisiones, se establece que se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible coherentes con los planes de calidad del aire que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad."

Fuente: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (2021), [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética](#).

Fuengirola dispone de un PMUS no acorde a la realidad y necesidades actuales, por lo que se requiere la **actualización del PMUS actual vigente**. El proyecto de actualización se realiza en dos fases: Una primera fase de **análisis y diagnóstico del PMUS**, que permite realizar un diagnóstico del PMUS actual, compararlo tanto con los requisitos locales como nacionales y europeos en términos de planificación de la movilidad, y adecuarlo con las necesidades actuales de Fuengirola y sus ciudadanos en términos de movilidad sostenible e innovadora. La segunda fase está dedicada a la elaboración del **documento de PMUS actualizado**.

- **La Fase 1 de Diagnóstico del PMUS actual y estructura del PMUS actualizado** permite establecer las expectativas en términos de actualización del PMUS para las diferentes Áreas del municipio de Fuengirola y las entidades involucradas (Policía local, asociaciones sectoriales de discapacitados, bicicletas, taxi, tercera edad, etc.). El resultado, presentado en este documento, es un informe de contexto y análisis del PMUS existente (Entregable 1, E1), acompañado por una estructura de trabajo para la actualización del PMUS (Entregable 2, E2), según la información disponible así como los datos aportados por las diferentes Áreas de gobierno y entidades involucradas.

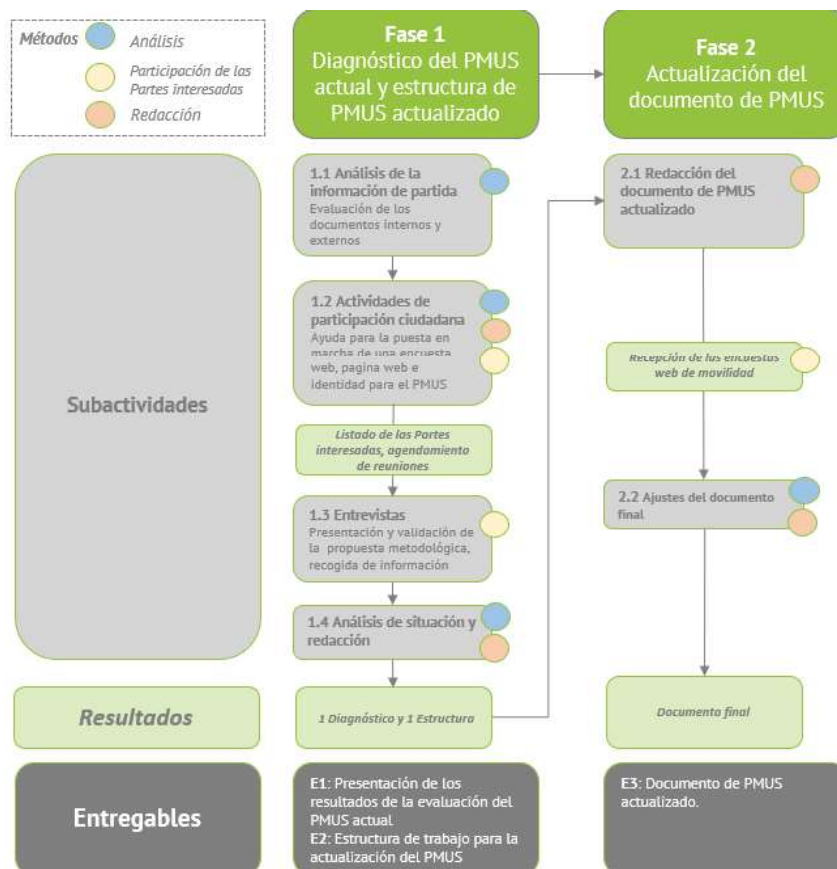
¹ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (2021), [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética](#).

² "Green New Deal".

- **La Fase 2 de Actualización del documento de PMUS** tiene como objetivo la generación de un documento de PMUS actualizado “PMUS de Fuengirola 2023-2026” (Entregable 3, E3). El documento se concibe como una hoja de ruta para la implementación de acciones de movilidad sostenible en el futuro (basada en los pilares de la seguridad vial, multimodalidad), así como las fases y etapas, documentos y entidades responsables para su buena implementación.

Siendo el enfoque metodológico aplicado al proyecto se detalla en la figura 1-1 a continuación según las dos fases descritas anteriormente. La metodología propuesta se basa en una estrecha colaboración de Ubiquity Consulting con el equipo del Ayuntamiento de Fuengirola, así como con todas las Áreas y Partes implicadas en el diseño y articulación del proyecto durante el periodo de su elaboración. Para ello se han utilizado una combinación de métodos presentes en todas las fases: además del análisis y redacción, se han incluido actividades específicas para la participación de las partes interesadas. Con este se ha querido asegurar el apoyo, la colaboración y la coordinación entre los interesados y reforzar su compromiso.

Figura 2-1 Propuesta metodológica y cronograma.



La formulación inicial de este proyecto, en su Fase 1 consta por tanto de dos bloques bien diferenciados:

- Evaluación del PMUS actual (E1, ver **Sección 3 DIAGNÓSTICOS DEL PMUS ACTUAL**);
- Estructura para la actualización del PMUS (E2).

A continuación, se indican las directrices para facilitar a lectura y uso óptimo de este documento.

Cuadro 2-1 ¿Cómo utilizar este documento?

Este documento incluye las siguientes partes principales:

- **Sección 1: Preámbulo:** breve descripción del objeto del proyecto (ver sección 1.1) y enfoque metodológico (ver sección 0).
- **Sección 2: ¿Qué es un Plan de Movilidad Urbana Sostenible?:** definición del ámbito de trabajo de un PMUS, con los principios de base y objetivos (ver sección 2.1), beneficios e impactos (ver sección 2.2) y las diferencias entre la planificación tradicional de la movilidad y la planificación para un PMUS (ver sección 2.3).
- **Sección 3: Diagnóstico del PMUS actual:** evaluación del PMUS actual mediante su comparación con las recomendaciones europeas en términos de alcance y objetivos (ver sección 3.1), estudio comparativo (ver sección 3.1.9) y análisis DAFO (ver sección 3.2). Se incluye también una evaluación del Plan de acción del PMUS actual (ver sección 3.3). La sección se cierra con una serie de conclusiones sobre el diagnóstico realizado (ver sección 3.4).

2 ¿QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

2.1 Principios de base y objetivos de un PMUS

Figura 2-2 Planificación de la ciudad sostenible.



Fuente: ELTIS (2021), "[SUMP Poster: Planning the Sustainable City](#)".

Según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)³, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se compone de **"actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público)", con el fin de compatibilizar "crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos"**.

Un PMUS por lo tanto pretende crear un sistema de transporte urbano sostenible y fomentar nuevos patrones de movilidad a través de:

- Ofrecer a los ciudadanos opciones de transporte que les permiten el acceso a destinos y servicios básicos;
- Mejorar la seguridad y la protección;
- Reducir la contaminación del aire, los gases de efecto invernadero, la contaminación acústica y el consumo de energía;

³ Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) (2006): "[PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#)".

- Mejorar la eficiencia y la rentabilidad del transporte de personas y mercancías;
- Contribuir a potenciar el atractivo y la calidad del entorno y del diseño urbano para que se beneficien tanto los ciudadanos como la economía y la sociedad.

A nivel europeo, en 2007, el Libro Verde del Transporte Urbano de la Comisión Europea⁴ ya defiende el **enfoque integral hacia la movilidad sostenible y reconoce la movilidad urbana como un importante factor de crecimiento y empleo, con un fuerte impacto sobre el desarrollo sostenible**. En 2011, en el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”⁵, se plantea la **estrategia europea de transporte con umbral para 2050, con el objetivo de reducir al menos el 60 % de GEI con respecto a los niveles de 1990**.

En España, los PMUS no son obligatorios. Sin embargo, el IDAE aconseja su realización por parte de los municipios y ciudades de más de 50.000 habitantes⁶. Los PMUS se basan en los **tres pilares del desarrollo sostenible**, aportando a una actividad económica vertientes sociales y medioambientales:

- **Pilar Económico:** Conseguir una movilidad sostenible en el marco del desarrollo económico, promoviendo la competitividad de las actividades económicas, de forma que se satisfagan las necesidades en relación con la movilidad que se deriven de las mismas. Minimizar los retrasos en los desplazamientos y garantizar la accesibilidad y la movilidad en los municipios conlleva un desarrollo positivo económico.
- **Pilar Social:** Proporcionar unas condiciones favorables de accesibilidad, tanto a centros de trabajo y de servicios como a zonas residenciales, de manera equitativa social y territorial, recuperando para las personas el espacio público urbano, y con un uso adecuado de modos de transporte más sostenibles, sin olvidar la mejora sobre la seguridad vial que garantice la salud de las personas.
- **Pilar Medioambiental:** Proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo las emisiones originadas por el sector del transporte, así como su impacto energético. Aquí se incluyen la disminución de emisiones de gases que provocan el cambio climático (fundamentalmente CO₂), la disminución de emisiones contaminantes que perjudican la calidad de vida de los ciudadanos de manera local (entre otras NO_x, COV⁷, CO y PM⁸), y la disminución de las emisiones acústicas originadas por el tráfico⁹.

2.2 Beneficios de la elaboración de un PMUS

⁴ Comisión europea (2007): Libro Verde “[Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana](#)”.

⁵ Comisión europea (2011): Libro Blanco “[Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible](#)”.

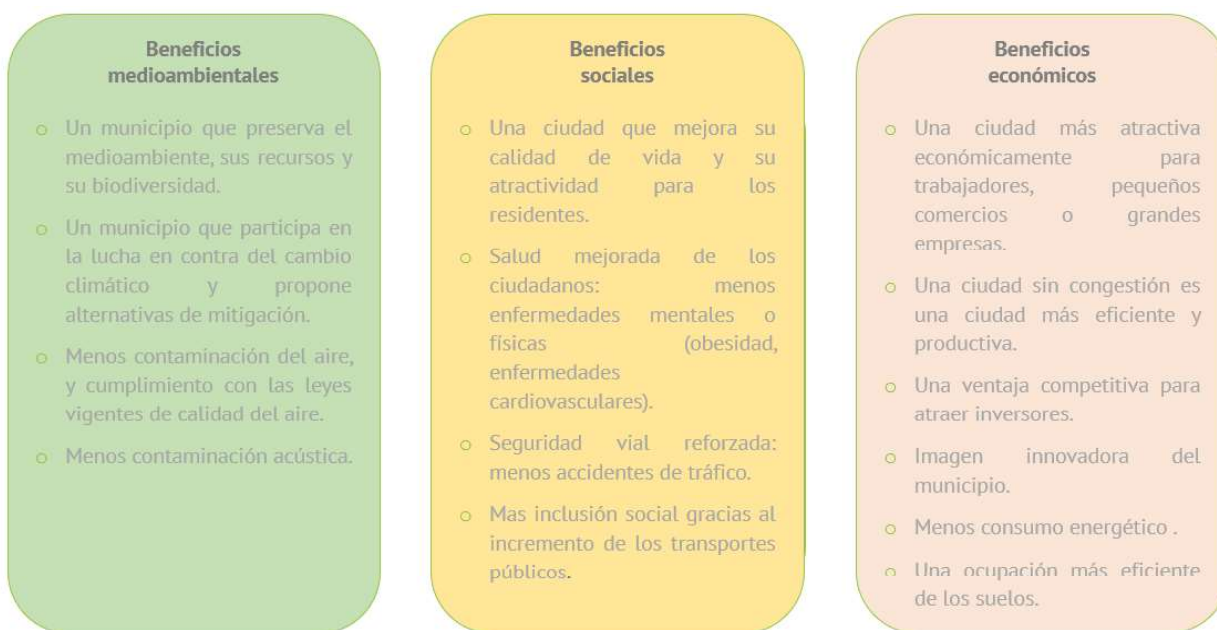
⁶ Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) (2006): [Guía Práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#).

⁷ COV: Compuestos Orgánicos Volátiles

⁸ Partículas en suspensión: PM por sus siglas en inglés (*Particulate Matter*).

⁹ Fuente: Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), [Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible](#).

Ilustración 2-1 Beneficios medioambientales, sociales y económicos de un PMUS.



Fuentes: IDAE; ELTIS (2014), [Simpla European Project](#); Agencia de Desarrollo Alemana (2019), [Plans for Sustainable Mobility in Cities \(Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP\)](#) y elaboración propia Ubiquity Consulting.

2.3 Diferencias entre un plan de movilidad y un PMUS

El sector de la movilidad de pasajeros está cambiando de forma rápida, con la llegada reciente de los modos compartidos (bicicleta, patinete, coche) y el cambio de paradigma de transporte de pasajeros (servicios ofrecido por la autoridad de transporte local, regional o nacional) a movilidad (servicio centrado en las necesidades del usuario). La planificación de la movilidad, atributo histórico de entidades públicas locales, se está complicando, con la llegada en el mercado de actores privados con requisitos y servicios diferentes.

La Ilustración 2-2 a continuación resume estos cambios de paradigma, poniendo en perspectiva la necesidad de una planificación urbana renovada, modernizada y sostenible, tomando en cuenta a la vez las necesidades de los ciudadanos y las necesidades de desarrollo del municipio a largo plazo.

Ilustración 2-2 Diferencias entre la planificación tradicional del transporte y la planificación de la movilidad urbana sostenible.

Planificación tradicional del transporte		Planificación de la movilidad urbana sostenible
Se centra en el tráfico	→	Se centra en las personas
Objetivos principales: Capacidad y velocidad del flujo del tráfico	→	Objetivos principales: Accesibilidad y calidad de vida , en particular la equidad social, la salud y la calidad del medio ambiente, y la viabilidad económica
Centrada en un solo modo	→	Desarrollo integrado de todos los modos de transporte y cambio hacia una movilidad sostenible
La infraestructura es el tema principal	→	Combinación de infraestructura, mercado, regulación, información y promoción
Documento de planificación sectorial	→	Documento de planificación coherente con los ámbitos de políticas conexas
Plan de ejecución a corto y medio plazo	→	Plan de ejecución a corto y medio plazo integrado en una visión y una estrategia a largo plazo
Abarca un área administrativa	→	Abarca un área urbana funcional basada en los flujos de desplazamiento al trabajo
Ámbito de los ingenieros de tráfico	→	Equipos de planificación interdisciplinarios
Planificación por expertos	→	Planificación con la participación de las partes interesadas y los ciudadanos mediante un enfoque participativo y transparente
Evaluación del impacto limitada	→	Evaluación de impacto sistemática para facilitar el aprendizaje y la mejora

Fuente: ELTIS (2019), [Directrices para la elaboración e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible](#), Segunda edición.



3 DIAGNÓSTICOS DEL PMUS ACTUAL Y DE SU PLAN DE ACCIÓN

3.1 Evaluación del PMUS actual

Con el fin de establecer las expectativas en términos de actualización del PMUS para las diferentes Áreas del municipio de Fuengirola y las entidades involucradas y partiendo de la definición elaborada por la Comisión Europea en el Paquete sobre Movilidad Urbana (ver cuadro a continuación), se puede entender que la planificación de la movilidad urbana sostenible se basa en ocho principios rectores¹⁰:

1. Planificar una movilidad sostenible en el "área urbana funcional";
2. Cooperar más allá de los límites institucionales;
3. Involucrar a los ciudadanos y a los actores clave;
4. Evaluar el rendimiento actual y futuro;
5. Definir una visión a largo plazo y un plan de acción claro;
6. Desarrollar todos los modos de transporte de manera integrada;
7. Prever procesos de seguimiento y evaluación;
8. Garantizar la calidad.

¹⁰ Definiciones elaboradas a partir de fuentes varias: Comisión europea (2013), Anexo 1 del [Paquete sobre movilidad urbana \[COM\(2013\) 913\]](#); ELTIS (2019), [Directrices para la elaboración e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Segunda edición](#); UITP, Stéphanie Priou (2014), [Connecting people and places, Integrated Mobility Plans for Sustainable Cities](#).

Cuadro 2-2 Comunicación de la Comisión Europea sobre la necesidad de los Planes de movilidad.

"El concepto sobre el que se asienta el plan de movilidad urbana sostenible tiene una **visión funcional de la zona urbana** y propone **integrar las medidas realizadas en relación con la movilidad urbana en una estrategia territorial y urbana más amplia**. Así pues, la elaboración de estos planes deberá ser fruto de la cooperación de los **diferentes sectores y ámbitos políticos (transporte, utilización del suelo y ordenación espacial, medio ambiente, desarrollo económico, política social, sanidad, seguridad vial, etc.)**, en los diferentes niveles de gobierno y administración, así como de la **cooperación con las autoridades de las zonas limítrofes**, tanto urbanas como rurales.

[...]

Así pues, los Estados miembros deberán considerar:

- Realizar una evaluación exhaustiva del comportamiento presente y futuro de la movilidad urbana dentro de su territorio, teniendo también en cuenta los objetivos políticos clave de la UE;
- Desarrollar un enfoque en materia de movilidad urbana que garantice acciones coordinadas, que se refuercen entre sí, a escala nacional, regional y local;
- Garantizar que los planes de movilidad urbana sostenible se elaboran y se ejecutan en sus zonas urbanas y que se integran en una estrategia de desarrollo territorial o urbano más amplia;
- Revisar, y modificar en caso necesario, los instrumentos técnicos, políticos, jurídicos, económicos y de otro tipo que están a disposición de las autoridades locales responsables de la planificación;
- Si procede, desarrollar medidas para evitar enfoques fragmentados con el fin de garantizar la continuidad y la compatibilidad de las medidas en materia de movilidad urbana destinadas a proteger el funcionamiento del mercado interior."

Fuente: Comisión Europea (2013), [Paquete sobre Movilidad Urbana](#).

A continuación, se establece una descripción resumida de estos ocho principios, con el objetivo de poder evaluar el contenido del PMUS actual del municipio de Fuengirola en relación con los mismos.

3.1.1 Planificar una movilidad sostenible en el "área urbana funcional"

Cuadro 2-3 Definición de un área urbana funcional.

Un área urbana funcional consiste en una ciudad y su zona de atracción para desplazamientos de trabajo diarios. Por lo tanto, las áreas urbanas funcionales consisten en una ciudad densamente habitada y una zona colindante menos densamente poblada cuyo mercado laboral está altamente integrado con la ciudad.

Fuente: OCDE (2013), [Definition of Functional Urban Areas \(FUA\) for the OECD metropolitan database](#).

La ciudad se concibe como un entorno que no es independiente e impermeable a sus alrededores, sino como una **zona de atracción económica y social**. Los flujos de personas y mercancías entrantes

y salientes en esta zona no reconocen los límites de un municipio. Un PMUS debe perseguir el objetivo de mejorar la accesibilidad y proporcionar una movilidad sostenible de gran calidad para toda el área urbana funcional.

3.1.2 Cooperar más allá de los límites institucionales

La elaboración, ejecución y seguimiento de un PMUS deben basarse en un **alto nivel de cooperación, coordinación y consultas** entre los diferentes niveles administrativos (locales, regionales y nacionales) y las instituciones locales y sus departamentos. EL PMUS es un documento complementario a las políticas y los planes de sectores relacionados con el transporte (usos del suelo, ordenación del territorio, servicios sociales, salud, energía, educación, seguridad), y a los proveedores locales de servicios de transporte públicos y privados.

3.1.3 Involucrar a los ciudadanos y a los actores clave

El PMUS intenta satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos en el área urbana funcional (residentes, visitantes) así como de las instituciones y empresas que tienen sede allí. El enfoque del trabajo de PMUS tiene que ser transparente y participativo, en el que **se involucre de forma activa a los ciudadanos y a otras partes interesadas durante las fases de desarrollo, ejecución y seguimiento del Plan.**

3.1.4 Evaluar el rendimiento actual y futuro

Un PMUS proporciona una fotografía de la situación existente en un momento específico y **establece una base de referencia con respecto a la cual se pueden medir los progresos.** Durante el proceso de creación del PMUS y planificación de la movilidad, se determinarán objetivos ambiciosos pero realistas, coherentes con la visión establecida y que ayudan a medir el rendimiento de forma clara.

3.1.5 Definir una visión a largo plazo y un plan de acción claro

Un PMUS se basa en una visión a largo plazo para el desarrollo del transporte y la movilidad en toda el área urbana funcional. **Un PMUS contiene un plan de ejecución a corto y medio plazo de los objetivos a través del Plan de acción** e incluye un calendario, un plan presupuestario de ejecución, así como una asignación de responsabilidades y un esbozo de los recursos necesarios.

3.1.6 Desarrollar todos los modos de transporte de manera integrada

Un PMUS fomenta el **desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte, dando prioridad a las soluciones de movilidad sostenible.** El Plan del PMUS abarca todos los modos y formas de transporte: público y privado; pasajeros y mercancía; motorizado y no motorizado, servicios e infraestructura. El PMUS propone un conjunto integrado de medidas para mejorar la calidad, la seguridad, la protección, la accesibilidad y la rentabilidad del sistema de movilidad del municipio. Las medidas técnicas, regulatorias, promocionales y financieras, o de infraestructuras tienen que estar incluidas en el documento.

3.1.7 Prever procesos de seguimiento y evaluación

Los progresos realizados en los objetivos del Plan del PMUS y el cumplimiento de las acciones se evaluarán periódicamente sobre la base de los indicadores seleccionados. El seguimiento y la evaluación de la ejecución de las medidas pueden apuntar a la necesidad de revisiones de los objetivos y, cuando proceda, de medidas correctivas en la ejecución.

3.1.8 Garantizar la calidad

La garantía de la calidad de los datos y la gestión de los riesgos durante la ejecución requieren una atención específica. Estas tareas pueden delegarse en revisores de calidad externos o en otras entidades institucionales.

3.1.9 Evaluación del PMUS actual

A raíz de los ocho principios rectores definidos por la Comisión Europea para la realización de un PMUS exitoso (ver la sección anterior [3.1 Evaluación del PMUS](#)), esta sección evalúa el contenido del PMUS actual de Fuengirola y las adecuaciones que serán necesarias durante el proceso de su actualización. Los ocho principios rectores utilizados para este estudio comparativo son los presentados en la sección [3.1](#).

La tabla 2-1 a continuación establece la leyenda que permite evaluar las secciones contenidas en el PMUS actual según los ocho principios rectores preconizados por la Comisión Europea:

Tabla 2-1 Leyenda - Indicadores para la evaluación comparativa del contenido del PMUS actual.

	El contenido del PMUS actual es suficiente/corresponde a los requisitos mínimos para un PMUS.
	El contenido del PMUS actual no desarrolla suficientemente el concepto indicado.
	El contenido del PMUS actual no menciona o no desarrolla el concepto indicado.



Tabla 2-2 Evaluación comparativa del contenido del PMUS actual.

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
1. Planificar una movilidad sostenible en el "área urbana funcional"	Definición de la zona de atracción económica y social.	El prediagnóstico del PMUS define conexiones viarias y compara poblaciones entre Fuengirola, Mijas y Benalmádena, pero no define las zonas de atracción económica y social y las conexiones en términos de movilidad que pueden tener Fuengirola con los municipios colindantes. El Prediagnóstico del PMUS menciona (página 21) que por falta de oferta sanitaria en el municipio, se intuye que los ciudadanos de Fuengirola se podrían desplazar a Benalmádena, o define las zonas de atracción de los centros educativos.	Falta de datos sobre los puntos de atracción económicos y sociales en el municipio. Tener en cuenta la/s zona/s de atracción económica y social.
	Definición de flujos de personas y mercancías.	Se implantaron cuatro puntos de aforos manuales para vehículos motorizados (turismo, furgoneta, camión, motocicleta, autobús) en cuatro entradas y salidas al municipio. Se realizaron encuestas de origen-destino a pie de calle y en línea, destinadas a conductores, usuarios del autobús, usuarios del tren, y viandantes.	Falta de datos y datos anticuados y no actualizados. Necesidad de un estudio origen/destino renovado, y que integre todos los modos de transporte de forma sistemática y con los mismos criterios.
	Propuestas de mejora de la accesibilidad.	Numerosas partes del PMUS, y más específicamente en las secciones de Prediagnóstico y Diagnóstico, se centran en problemas de accesibilidad para peatones (accesibilidad a trenes, para peatones, accesibilidad a los centros educativos). Sin embargo este estudio se centra únicamente en el municipio, y no en el área urbana funcional.	Tener en cuenta la oferta de movilidad y la accesibilidad no solo en el municipio, sino también en los municipios colindantes formando el área urbana funcional.
	Propuestas para proporcionar una movilidad sostenible de gran calidad para toda el área urbana funcional.	La calidad de los modos de desplazamiento no ha sido evaluada específicamente en el PMUS actual, especialmente con la idea de un transporte de calidad no solo para el municipio, sino también para su área urbana funcional.	La calidad del conjunto de los modos (oferta de movilidad) se tendrá que asesorar tanto en el interior del municipio como en conexión con los municipios colindantes.
2. Cooperar más allá de los	Cooperación entre los diferentes niveles	No se han definido los potenciales ejes de colaboración o de intercambio en términos de transporte y movilidad entre Fuengirola y los	Definir ejes potenciales de cooperación con las

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
límites institucionales	administrativos (locales, regionales).	Ayuntamientos de la Comarca (Comarca de la Costa del Sol Occidental), la Diputación de Málaga o la Comunidad Autónoma de Andalucía.	administraciones de los municipios de la Comarca, la Diputación y la Comunidad Autónoma.
	Cooperación entre las diferentes instituciones locales y sus departamentos.	En el Plan de acción y a lo largo del PMUS se establecen colaboraciones entre diferentes departamentos del Ayuntamiento, pero no con otras instituciones presentes en Fuengirola.	Establecer una lista de responsabilidades y colaboraciones potenciales entre las instituciones locales presentes en el municipio.
	Elaborar el PMUS como un documento complementario con las políticas y los planes de sectores relacionados con el transporte (usos del suelo, ordenación del territorio, servicios sociales, salud, energía, educación, seguridad), y con los proveedores locales de servicios de transporte públicos y privados.	<p>El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.) y sus objetivos están mencionados en el Prediagnóstico, pero no se explica cómo se podrían trasladar los objetivos del Plan al municipio de Fuengirola en términos de movilidad.</p> <p>El Plan de Acción del PMUS se basa en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible para definir cinco áreas que servirán a definir las medidas del Plan.</p> <p>En el Diagnóstico se definen los servicios de proveedores locales o regionales (bus urbano o interurbano, tren, taxi), pero no se ha elaborado una estrategia para la integración de los operadores locales.</p>	<p>Es necesaria una actualización de los datos para incluir los Planes de desarrollo aplicables a la movilidad sostenible y sectores relacionados.</p> <p>Definir ejes de cooperación con las entidades de los medios de transporte que operan desde dentro (taxi) o fuera del municipio (tren, bus).</p>
3. Involucrar a los ciudadanos y a los actores clave	Un PMUS transparente y participativo, en el que se involucra de forma activa a los ciudadanos y a otras partes interesadas.	<p>La participación ciudadana no aparece en una sección determinada del PMUS actual. No obstante, sí se incluyeron unas medidas participativas en el Plan de acción:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dos medidas de participación ciudadana orientadas al público "ciudadanos/sociedad civil": 5.1.1. Jornadas de movilidad y conducción eficiente; 5.1.3. Campañas de sensibilización que fomenten la vida saludable y deportiva. - Dos medidas de participación ciudadana orientadas al público "sector público/sector privado" 3.2.3: Reducir la siniestralidad (colaboración con la Policía local); 5.1.1: Jornadas de Movilidad y Conducción Eficiente (colaboración con autoescuelas fuengiroleñas). 	<p>Definir las partes interesadas (por ejemplo: sector público, el sector privado, los ciudadanos y la sociedad civil) y las actuaciones que se dirigen a ellos.</p> <p>Incluir una sección dedicada a la participación ciudadana.</p>
	Un PMUS que involucra a las partes	Las actuaciones de participación ciudadana propuestas en el PMUS	Establecer un Plan de acción

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
	interesadas durante las fases de desarrollo, ejecución y seguimiento del Plan.	actual no se inscriben en un marco temporal, lo que no permite relacionar estas actuaciones y que actúen en conjunto, ni que se desarrollen en un Plan de acción coherente a largo plazo.	con medidas ubicadas en el tiempo, y qué impacto temporal se podrá medir (tanto por separado como parte de un conjunto de medidas).
4. Evaluar el rendimiento actual y futuro	Establecer una fotografía de la situación existente en un momento específico.	El PMUS actual ofrece una fotografía detallada de la situación del municipio en 2016 en términos de movilidad, integrando varios modos de transporte y movilidad de personas. El transporte de mercancías solo está reflejado en el documento desde la perspectiva de zonas de cargas/descargas. No obstante, la integración de estudios citados en el interior del documento de PMUS no permite obtener una visión clara de sus objetivos.	Establecer objetivos y ejes de trabajo claros, y proponer una lista de estudios necesarios para el diagnóstico por modo de transporte/eje.
	Establecer una base de referencia e indicadores de progresos.	El PMUS actual no establece objetivos, ni fechas de inicio y fin de vigencia, por lo que resulta difícil asesorar su cumplimiento. Solo se incluyeron mediciones de impactos para las medidas propuestas en el Plan de acción.	Establecer un marco claro para el PMUS, con fecha de inicio y final, y objetivos generales de cumplimiento que se puedan medir mediante indicadores de seguimiento.
5. Definir una visión a largo plazo y un plan de acción claro	Definición de una visión a largo plazo para el desarrollo del transporte y la movilidad en toda el área urbana funcional.	El PMUS actual no proyecta una visión clara, especialmente a largo plazo. Las medidas propuestas en el Plan de acción, a corto plazo, reflejan esta falta de visión, que no permite proyectar una fotografía de la ciudad de Fuengirola a largo plazo (10-20 años). Esta falta de visión suele impedir la realización de proyectos de gran envergadura o proyectos transversales.	Elaborar una visión para el PMUS integrando los ejes transversales principales para Fuengirola (economía, turismo), permitiendo al sector del transporte aportar y sostener a largo plazo todos los sectores de importancia en el municipio.
	Definición de un plan de ejecución a corto y medio plazo de los objetivos a través del Plan de acción.	El Plan de acción del PMUS actual engloba una serie de medidas a corto plazo, que no han sido diseñado específicamente en adecuación con los objetivos del PMUS.	Las líneas de actuación y objetivos principales definidas en el PMUS deberán guiar la creación de las medidas del

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
		Ver la sección 3.2 Análisis DAFO del PMUS actual para más detalles.	Plan de acción.
	Para el Plan de acción, definición de un calendario, un plan presupuestario de ejecución, así como una asignación de responsabilidades y un esbozo de los recursos necesarios.	Las medidas recogidas en el Plan de acción no proponen calendario de planificación/implementación, no definen la(s) entidad(es) responsable(s), pero proveen un coste indicativo de implementación para cada medida. La descripción de cada medida permite entender los recursos que podrían ser necesarios para su implementación.	Una definición más precisa de las medidas será necesaria en la actualización del PMUS, recogiendo al menos: calendario, entidades responsables y colaboradoras, coste y recursos necesarios.
6. Desarrollar todos los modos de transporte de manera integrada	Desarrollo equilibrado e integrado (multimodalidad) de todos los modos de transporte, dando prioridad a las soluciones de movilidad sostenible.	Las soluciones de movilidad sostenible, es decir estos modos permitiendo un desplazamiento eficiente limitando la contaminación atmosférica, tales como el transporte público, la bicicleta o ir andando, no están relacionadas entre ellas ni priorizadas para formar conjuntamente una oferta de movilidad más sostenible y eficiente.	La multimodalidad e integración de los modos entre ellos permiten formar sistemas inteligentes, interconectados y más eficientes. El PMUS se deberá centrar en una mayor integración de los modos y una priorización de los modos que menos dañan al medioambiente y la salud humana.
	El Plan abarca todos los modos y formas de transporte: público y privado; pasajeros y mercancía; motorizado y no motorizado, servicios e infraestructura.	La sección de Diagnóstico estudia en detalles los siguientes modos: coche privado, furgoneta, camión, flota municipal, bus urbano e interurbano, tren, taxi, bicicleta, peatones. El Diagnóstico estudia el estado de la infraestructura dedicada a la movilidad por coche (aparcamientos, infraestructura viaria), a la movilidad a pie (accesibilidad, anchos de aceras) y de forma más limitada la infraestructura dedicada al transporte público. El transporte de mercancías está reflejado en el PMUS actual desde la perspectiva de zonas de cargas/descargas.	Los diferentes modos de transporte, el transporte de mercancías, los servicios de movilidad y las infraestructuras dedicadas tienen que estar estudiados de forma conjunta para poder establecer sinergias entre infraestructuras, servicios de transporte y demanda de los ciudadanos.
	Las medidas propuestas mejoran la calidad, la seguridad, la protección, la accesibilidad y la rentabilidad del sistema de movilidad del municipio. Las medidas técnicas,	El PMUS actual da indicaciones sobre el estado de calidad, seguridad y accesibilidad de los modos de transporte estudiados. La rentabilidad no es un tema abordado en el documento.	La calidad, seguridad, protección, accesibilidad y rentabilidad de los sistemas de transporte deberán formar

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
	regulatorias, promocionales y financieras, o de infraestructuras tienen que estar incluidas.	El PMUS actual trata las medidas técnicas, regulatorias y de infraestructura de los modos de transporte estudiados. Las medidas promocionales o financieras propias a cada modo no están incluidas en el documento, excepto por ciertas actuaciones contenidas en el Plan de acción.	parte de las secciones de definición de modos en el nuevo PMUS. Se deberá dar una atención específica a la inclusión de las medidas técnicas, regulatorias, promocionales y financieras, o de infraestructuras en el nuevo PMUS, para el documento principal y su Plan de acción.
7. Prever procesos de seguimiento y evaluación	Monitoreo periódico de los progresos realizados en los objetivos del Plan.	Los objetivos del Plan no están definidos de forma clara, y no están definidos indicadores de seguimiento ni línea temporal para su evaluación.	Definición clara de objetivos para el nuevo PMUS, y de indicadores para un seguimiento asegurado a lo largo de los años.
	Monitoreo periódico del cumplimiento de las acciones, sobre la base de los indicadores seleccionados.	Un plan de seguimiento ha sido elaborado específicamente para las medidas del Plan de acción. Los indicadores propuestos permiten efectuar el seguimiento, pero no existe de línea temporal para este seguimiento.	Integración de indicadores y línea temporal para las medidas del Plan de acción.
	Propuesta y elaboración de revisiones de los objetivos o de medidas correctivas en la ejecución.	No existen revisiones de los objetivos o medidas correctivas en el PMUS actual.	Se sugieren revisiones de los objetivos anuales e integrar en el nuevo PMUS una plantilla dedicada a las medidas correctivas.
8. Garantizar la calidad	Propuesta de garantía de la calidad de los datos.	El conjunto de datos utilizado en el PMUS actual era fiable y actualizado. Los datos utilizados son de fuente pública o resultan de análisis empírico (encuestas, entrevistas).	Los datos del PMUS tendrán que estar revisados de forma regular, e integrar fuentes públicas, análisis empíricos y fuentes privadas cada vez que fuese posible.
	Propuesta para la gestión de los riesgos	A pesar de contar con una matriz DAFO, el PMUS actual no cuenta con	Un plan de mitigación de los

Principio rector	Subsecciones del principio rector	Estado del contenido del PMUS actual de Fuengirola	Diagnóstico y recomendaciones
	durante la ejecución.	una estrategia para la gestión de los riesgos durante su ejecución.	riesgos tendrá que estar establecido para los objetivos del PMUS y las medidas del Plan de acción.

3.1.10 Conclusiones del estudio comparativo

La evaluación comparativa llevada a cabo establece un resultado de siete secciones en rojo (noción no desarrollada), catorce en amarillo (noción insuficientemente desarrollada) y un solo resultado en verde (noción tratada de forma suficiente). Más específicamente, la evaluación del PMUS realizada permite poner en evidencia mejoras que se tendrán en cuenta para la actualización del PMUS en términos de **procesos de seguimiento y evaluación para el PMUS, inclusión de los conceptos de área urbana funcional y multimodalidad, priorización de los modos sostenibles, y colaboraciones institucionales, públicas o privadas**. Tal y como se muestra en la tabla 3-2 en la que se recogen las 22 vertientes extraídas de los ocho principios rectores definidos por la Comisión Europea para la realización de un PMUS exitoso

El PMUS actualizado tendrá el objetivo principal de establecer un marco y actuar como un documento de referencia para el desarrollo de la movilidad sostenible en el municipio, integrando servicios de movilidad e infraestructura para proponer una oferta de movilidad eficiente, multimodal y sostenible.

3.2 Análisis DAFO del PMUS actual

Según las conclusiones del estudio comparativo llevado a cabo en la sección anterior, esta sección establece un análisis DAFO del documento de PMUS actual, ilustrando las debilidades, amenazas, fortalezas u oportunidades del PMUS actual en función de los ámbitos relacionados al mismo. Este análisis ayudará a la concepción del documento de PMUS actualizado, tomando en cuenta los puntos de mejora puestos en evidencia. El análisis DAFO permite una identificación rápida de los aspectos clave. Un análisis más en profundidad y la priorización de los puntos recogidos a continuación se realizarán en el documento de PMUS actualizado (E3).

Cuadro 2-4 Análisis DAFO del PMUS actual y factores de influencia.

Fortalezas

- El segundo PMUS elaborado 5 años después del PMUS actual permitirá un asesoramiento de la evolución.
- El PMUS actual insiste en la accesibilidad del municipio e ir andando.
- Buen estado de la red viaria.
- Los servicios de transporte colectivo urbano (Tren de Cercanías, Bus) y sus infraestructuras son funcionales.
- Los servicios de transporte privado urbano (taxi) están bien organizados y funcionales.
- Consciencia fuerte por parte del Ayuntamiento de la necesidad de una movilidad modernizada.
- Ayuntamiento abierto a desarrollos innovadores y/o tecnológicos.
- Buena comunicación entre el Ayuntamiento y las entidades importantes del municipio.

Amenazas

- El PMUS no es un documento legalmente vinculante.
- Falta de perspectiva sobre los servicios de transporte que se podrían implantar en el municipio.
- Falta de datos sobre las necesidades de movilidad actuales y en el futuro.
- Falta de cooperación con las instituciones y el sector privado para el desarrollo de la movilidad.
- Disociación de las responsabilidades de transporte (niveles local y regional).
- Naturaleza temporal del turismo, implicando una modularidad de las soluciones propuestas.
- Incertidumbre en términos de financiación.

Debilidades

- Existen pocos planes municipales a gran escala y/o largo plazo con los cuales relacionar el PMUS.
- No existe una política de financiación para el PMUS y sus acciones.
- No existen procesos de evaluación o seguimiento del PMUS y su Plan de acción.
- No existe una estrategia de participación ciudadana.
- El PMUS actual no incluye actuaciones prácticas para la mejora de la calidad del aire.
- El PMUS actual no permite armonizar la oferta de movilidad para los residentes, turistas, y los sectores públicos y privados.
- Falta de integración de los conceptos de área urbana funcional y de multimodalidad.
- Falta de integración de los nuevos modos de movilidad (eléctrica, compartida).
- Falta de datos para los flujos de personas (especialmente turistas).
- Redacción del PMUS por un equipo poco diversificado.

Oportunidades

- Marcos europeo y nacional favorables a la actualización del PMUS.
- Potencial incremento de financiación disponible a través del Nuevo Pacto Verde europeo.
- Municipio atractivo en términos de empleos, ocio y turismo.
- Estabilidad política.
- Acceso al transporte público fácil y cercano para la mayoría de la población.
- Posibilidad de crear partenariados con el sector privado.
- La digitalización de los datos puede permitir una recogida facilitada de información sobre la movilidad en el municipio.
- La población reconoce los problemas de congestión existentes y parece abierta a la implementación de nuevos sistemas de movilidad.

3.3 Evaluación del Plan de acción del PMUS actual

El Plan de acción es la parte más concreta y visible de un PMUS. Consiste en un plan de ejecución de los objetivos definidos. Para su buen desarrollo, el Plan de acción tiene que incluir un calendario y un plan presupuestario de ejecución, un plan de riesgos (o de mitigación de riesgos), así como una clara asignación de responsabilidades y un esbozo de los recursos necesarios.

3.3.1 Evaluación del conjunto de las medidas del Plan de acción

En esta sección se evalúa el conjunto de las medidas propuestas en el Plan de acción del PMUS de Fuengirola de 2016.

Las medidas propuestas en el Plan de acción del PMUS 2016 proponen cinco líneas estratégicas, siguiendo las cinco líneas de trabajo definidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS) de 2008¹¹:

- **Línea 1: Apuesta por la red no motorizada**
- **Línea 2: Impulso del transporte público**
- **Línea 3: Mejora de la movilidad circulatoria motorizada**
- **Línea 4: Optimizar el estacionamiento en Fuengirola**
- **Línea 5: Movilidad y Medio Ambiente.**

Estas cinco líneas de trabajo se articulan en 22 medidas específicas:

Línea 1: Apuesta por la red no motorizada

Programa 1.1: Recuperación del espacio público peatonal

- 1.1.1. Diseño de camino escolar CEIP Cervantes/CEIP Andalucía.
- 1.1.2. Fuengirola sin obstáculos.

¹¹ Fuente: MITECO, [Estrategia Española frente al Cambio Climático \(miteco.gob.es\)](https://www.miteco.gob.es/).

- 1.1.3. Trayectos continuos para el peatón.
- 1.1.4. Regulación y control de la ocupación ilegal.

Programa 1.2: La bicicleta como medio de transporte

- 1.2.1. Realizar un estudio exhaustivo de demanda ciudadana sobre el uso de un carril bicicleta que sustituya o complemente de manera importante al uso del coche.
- 1.2.2. Plan de comunicación de la bicicleta.

Línea 2: Impulso del transporte público

Programa 2.1: Potenciar el uso del autobús

- 2.1.1. Implantación de Central de Autobuses en la zona de Miramar.
- 2.1.2. Incorporación de nueva línea de autobús Fuengirola-Mijas.
- 2.1.3. Acondicionamiento de paradas de autobús.

Programa 2.2: Fortalecer el uso del tren de cercanías como vehículo sustitutivo del coche.

- 2.2.1. Plan de señalización y mejora de los accesos a las paradas de tren.

Línea 3: Mejora de la movilidad circulatoria motorizada

Programa 3.1: Optimizar la fluidez del tráfico

- 3.1.1. Estudio de las fases de semaforización de las avenidas principales.

Programa 3.2: Seguridad vial como eje vertebrador de la movilidad

- 3.2.1. Introducción de elementos de seguridad en zonas adyacentes a equipamientos de gran afluencia y zonas más residenciales.
- 3.2.2. Plan de señalización urbana.
- 3.2.3. Reducir la siniestralidad.

Línea 4: Optimizar el estacionamiento en Fuengirola

Programa 4.1: Gestión eficiente del espacio ocupado

- 4.1.1. Instalación o eliminación de espacios no consolidados.
- 4.1.2. Regulación de espacios para usos exclusivos.
- 4.1.3. Adecuación a la normativa de los aparcamientos de minusválidos existentes.

Línea 5: Movilidad y Medio Ambiente

Programa 5.1: Participación por la movilidad

- 5.1.1. Jornadas de movilidad y conducción eficiente.
- 5.1.2. Adhesión al Pacto de los Alcaldes por el clima y elaboración de PAES.
- 5.1.3. Campañas de sensibilización que fomenten la vida saludable y deportiva.

Programa 5.2: Gestión ambiental en la Administración

- 5.2.1. Optimización de rutas
- 5.2.2. Renovación paulatina de vehículos municipales por otros más eficientes.

Tomando como base europea para la evaluación de las acciones propuestas en el PMUS actual, la evaluación de estas acciones llevada a cabo a continuación se efectúa según los ejes estratégicos que se recomiendan tratar en un PMUS¹². Estos ejes se pueden clasificar en tres ámbitos: **Ejes transversales**, **ejes modales**, y **tendencias**.

A continuación en la tabla 3-3, se han categorizado las 22 acciones propuestas en el PMUS actual por su pertenencia a uno de los tres ejes estratégicos¹³ y por tipo de medida. Además se incorpora una clasificación del tipo de medidas (según el proyecto europeo SUMP-UP¹⁴, que representa una fuente de referencia para la elaboración de PMUS a nivel europeo). Esta clasificación ayudará a entender el impacto concreto de las medidas, y cuenta con cuatro categorías distintas:

- Medidas técnicas (p. ej. tarjetas inteligentes para el transporte público, vehículos eléctricos);
- Medidas de infraestructura;
- Medidas basadas en políticas/institucionales (p. ej. gestión de aparcamientos, planes estratégicos);
- Medidas participativas (p. ej. campañas).

¹² Fuente: [SUMP \(sump-assessment.eu\)](http://sump-assessment.eu).

¹³ Ciertas acciones pudiendo categorizarse en diferentes ejes, se categorizaron por su componente más fuerte.

¹⁴ Fuente para los ejes y tipos de medidas: Proyecto europeo SUMP-UP, entregable "[City level monitoring and impact evaluation report](#)".

Tabla 2-3 Evaluación del impacto estratégico de las medidas contenidas en el Plan de acción actual.

Tipología de eje	Acción propuesta	Tipo de medida (infraestructura, técnica, política/institucional, participación)	Impacto estimado de la acción para fomentar la movilidad sostenible
Eje transversal			
Contaminación del aire y ruido del tráfico	ACCIÓN 5.1.1: Jornadas de Movilidad y Conducción Eficiente.	Participación	Muy bajo
	ACCIÓN 5.1.2: Adhesión al Pacto de los Alcaldes por el clima y elaboración de su Plan de Acción.	Participación	Muy bajo
Seguridad vial	ACCIÓN 3.2.2: Plan de señalización urbana.	Infraestructura	Bajo
	ACCIÓN 3.2.3: Reducir la siniestralidad.	Infraestructura	Bajo
Congestión	ACCIÓN 5.2.1: Optimización de rutas.	Técnica	Bajo
Habitabilidad de calles y calidad de vida	ACCIÓN 5.1.3: Campañas de sensibilización que fomenten la vida saludable y deportiva.	Participación	Muy bajo
Accesibilidad a servicios, empleo y educación	-	-	-
Eje modal			
Movilidad peatonal	ACCIÓN 1.1.1: Diseño de camino escolar CEIP Cervantes/CEIP Andalucía.	Participación	Alto
	ACCIÓN 1.1.2: Fuengirola sin obstáculos.	Infraestructura	Alto
	ACCIÓN 1.1.3: Trayectos continuos para el peatón.	Infraestructura	Mediano
	ACCIÓN 3.2.1: Introducción de elementos de seguridad en zonas adyacentes a equipamientos de gran afluencia y zonas más residenciales.	Infraestructura	Bajo

Tipología de eje	Acción propuesta	Tipo de medida (infraestructura, técnica, política/institucional, participación)	Impacto estimado de la acción para fomentar la movilidad sostenible
Ciclismo	ACCIÓN 1.2.1. Realizar un estudio exhaustivo de demanda ciudadana sobre el uso de un carril bicicleta que sustituya o complemente de manera importante al uso del coche.	Participación	Bajo
	ACCIÓN 1.2.2. Plan de comunicación de la bicicleta.	Política/Institucional	Bajo
Transporte público (bus, metro, tren, etc.)	ACCIÓN 2.1.1: Implantación de Central de Autobuses en la zona de Miramar.	Infraestructura	Mediano
	ACCIÓN 2.1.2: Incorporación de nueva línea de autobús Fuengirola-Mijas.	Técnica	Alto
	ACCIÓN 2.1.3: Acondicionamiento de paradas.	Infraestructura	Mediano
	ACCIÓN 2.2.1: Plan de señalización y mejora de los accesos a las paradas de tren.	Infraestructura	Mediano
Vehículos motorizados privados (coche, moto, scooter, etc.)	ACCIÓN 3.1.1: Estudio de las fases de semaforización en las avenidas principales.	Infraestructura	Bajo
Transporte de mercancías y logística	-	-	-
Tendencias en la movilidad			
Movilidad compartida (bicicleta, patinete, coche compartido)	-	-	-
Integración de modos de transporte (facilitando la multimodalidad)	-	-	-
Movilidad eléctrica y limpia	ACCIÓN 5.2.2: Renovación paulatina de vehículos municipales por otros más eficientes.	Técnica	Bajo

Tipología de eje	Acción propuesta	Tipo de medida (infraestructura, técnica, política/institucional, participación)	Impacto estimado de la acción para fomentar la movilidad sostenible
Gestión de la movilidad para grupos con necesidades específicas (por ejemplo, para niños, ancianos, empresas, turistas)	ACCIÓN 4.1.3: Adecuación a la normativa de los aparcamientos de minusválidos existentes.	Política/Institucional	Bajo
Gestión de aparcamientos, restricciones de acceso o tarificación vial	ACCIÓN 1.1.4: Regulación y control de la ocupación ilegal.	Participación	Bajo
	ACCIÓN 4.1.1: Instalación o eliminación de espacios no consolidados.	Infraestructura	Muy bajo
	ACCIÓN 4.1.2: Regulación de espacios para usos exclusivos.	Infraestructura	Mediano

Fuente para los ejes y tipos de medidas: Proyecto europeo SUMPs-Up, entregable "[City level monitoring and impact evaluation report](#)". Adaptado por Ubiquity Consulting.

Como se puede observar en la tabla 2-3, las medidas recogidas en el PMUS actual cubren la mayoría de los ejes estratégicos definidos por la Comisión Europea. No obstante, cuatro de dichos ejes (**Accesibilidad a servicios, empleo y educación**, **Transporte de mercancías y logística**, **Movilidad compartida (bicicleta, patinete, coche compartido)**, **Integración de modos de transporte (facilitando la multimodalidad)**) no están directamente abordados en las acciones propuestas en el PMUS de 2016 (señalados con "-").

El eje "**Accesibilidad a servicios, empleo y educación**" permite a los ciudadanos gozar de una mejor calidad de vida gracias a una movilidad mejorada. Medidas de accesibilidad a servicios, empleo y educación incluyen tarjetas ciudadanas, bonos transporte, integración tarifaria, planes de movilidad al trabajo, etc.

El eje "**Transporte de mercancías y logística**" suele estar apartado de los PMUS por la dualidad histórica entre transporte de pasajeros y transporte de mercancías. A pesar de este matiz, es importante integrar acciones relacionadas con la logística, y más específicamente la logística de última milla, que tiene un papel importante a la hora de luchar en contra de la congestión en el centro de las ciudades.

El eje "**Movilidad compartida (bicicleta, patinete, coche compartido)**" es un eje de creación reciente, que se ha desarrollado en gran parte en España durante los cinco últimos años, lo que explica la falta de acciones recogidas para el eje en el PMUS del 2016.

El eje "**Integración de modos de transporte (facilitando la multimodalidad)**" suele estar olvidado por muchos PMUS, por la complejidad de implementación que requieren los proyectos de intermodalidad: nodos urbanos y conexiones entre modos de transporte, reformas de infraestructuras, renovación de señalización, etc.

En términos de tipos de medidas propuestos por el Plan de acción, la tabla 2-3 pone en evidencia que la mitad de las acciones previstas son medidas de **Infraestructura** (11), seguidas por medidas de **Participación** (6), **Técnicas** (3) y **Políticas/Institucionales** (2). Estos números reflejan que en el momento de la elaboración de estas acciones, el Ayuntamiento tendía a priorizar las medidas estructurales en viario, con menos inversiones en material rodando o sistemas tecnológicos (3 medidas técnicas), y un número limitado de políticas, restricciones o políticas de fomento para la movilidad sostenible. Las medidas de participación, numerosas, indican que a pesar de un número limitado de políticas fomentando la movilidad sostenible, el Ayuntamiento cuenta con la perspectiva ciudadana de varias formas para integrarla en los procesos de decisión.

3.3.2 Evaluación del contenido de las medidas específicas

Tras la evaluación del alcance e impacto del conjunto de medidas incluidas en el Plan de acción del PMUS de 2016, esta sección evalúa la información que se incluye para cada una de estas medidas.

Tabla 2-4 Información incluida para cada medida propuesta en el Plan de acción actual.

Información mínima recomendada para cada medida	Información proporcionada para cada medida en el Plan de acción del PMUS de 2016
---	--

Información mínima recomendada para cada medida	Información proporcionada para cada medida en el Plan de acción del PMUS de 2016
Descripción detallada	Sí, y además incluye descripción de los objetivos.
Definición de la entidad responsable	No, pero si incluye definición de las partes interesadas.
Definición del cronograma de tiempo para la implementación	No
Identificación de fuentes de financiación	No, pero se incluye una estimación de presupuesto.
Definición de los mecanismos de participación ciudadana necesarios	No, pero algunas medidas definen su público objetivo.
Definición de indicadores para el seguimiento y evaluación	Sí

Fuente: Proyecto europeo SUMP-UP, entregable "[City level monitoring and impact evaluation report](#)". Adaptado por Ubiquity Consulting.

Según la tabla 2-4, la información incluida para cada medida no incluye de forma suficiente las vertientes de **responsabilidad, planificación, financiación o participación** en base a las recomendaciones de entidades nacionales y europeas.

Se recomienda que las medidas propuestas en el Plan de acción del PMUS actualizado cuenten con un acuerdo formal alcanzado por los tomadores de decisiones y las partes interesadas, unas prioridades de implementación entre las medidas, y un plan de riesgos y mitigación de estos para cada medida y por conjunto de medidas.

Se recomienda también que se evalúe el éxito de las medidas de forma regular, mediante la definición de indicadores de seguimiento. Estos indicadores, según lo recogido en el Plan de acción, podrán ser cualitativos o cuantitativos, y permitirán una medición del objetivo de la medida tanto antes como después de su implementación:

- Indicadores de seguimiento cuantitativos (aforos de tráfico, número de aparcamientos);
- Indicadores de seguimiento cualitativos (encuestas de satisfacción).

Se recomienda utilizar la metodología SMART³⁵ para la definición de las medidas. Los objetivos SMART son objetivos mensurables y con plazos determinados que describen claramente qué indicador debe cambiar en cuánto y cuando, por ejemplo: "Reducción del 30 % de las emisiones de CO₂ del transporte urbano para 2030". **Los objetivos SMART están adaptados a todos tipos de medidas: Infraestructura, Participación, Técnicas y Políticas/Institucionales.**

³⁵ S: Specific (específico); M: measurable (cuantificable); A: achievable (alcanzable); R: realistic (realista); T: time-bound (acotados en tiempo).

Cuadro 2-5 Cómo definir objetivos/metás SMART.

Metas SMART (específicos, cuantificables, alcanzables, realistas y acotados en el tiempo):

- **Específicas:** *descritas de manera precisa utilizando términos cuantitativos y cualitativos que comprendan todas las partes interesadas.*
- **Cuantificables:** *se ha medido y se conoce la situación actual. Asimismo, existen recursos para medir los cambios (cualitativos y cuantitativos) que ocurran.*
- **Alcanzables:** *basadas en las competencias técnicas, operativas y financieras disponibles, y en los acuerdos y compromisos de las partes interesadas.*
- **Realistas:** *destaca la importancia de elegir metas que sean importantes, impulsen la movilidad urbana y apoyen otras metas o estén en consonancia con ellas.*
- **Acotadas en el tiempo:** *las fechas clave para la consecución de la meta están claramente definidas.*

Fuente: ELTIS (2019), "[Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan](#)", segunda edición.

3.3.3 Evaluación de la financiación del Plan de acción

La financiación de las medidas es un factor crucial para la exitosa implementación de estas. Así, es recomendable tomar en cuenta las potenciales fuentes de financiación desde la propuesta de las medidas. Las fuentes de financiación típicas incluyen:

- Impuestos locales;
- Impuestos locales adicionales (captura de valor de los suelos, pago del transporte a carga de los empleadores locales);
- Ingresos por sanciones locales (multas, tarifas de estacionamiento, tarifas de congestión);
- Partenariados Públicos-Privados (con operadores del sector privado, desarrolladores, industria);
- Actividades de recaudación de fondos (patrocinadores);
- Subvenciones locales, regionales, nacionales;
- Subvenciones europeas;
- Otras fuentes (bonos, préstamos bancarios e inversión privada).

Se sugiere incluir una sección detallada sobre la financiación de las medidas del Plan de acción en el documento de PMUS actualizado.

3.4 Conclusiones del diagnóstico

Los análisis transversales llevados a cabo en este documento ponen en evidencia la necesidad de una actualización profunda del PMUS actual y de su Plan de acción. A pesar de una metodología y un marco de evaluación sólidos, la falta de articulación entre los dos bloques integrantes del Plan actual (el PMUS y sus objetivos a largo plazo, y las medidas del Plan de acción a corto o medio plazo) no permite proponer un desarrollo armonioso y conjunto de la movilidad en el territorio, ni una priorización de los modos.

El cambio drástico del mundo de la movilidad en estos cinco últimos años demanda también una actualización que integre los modos de movilidad más modernos, y el procesamiento de los últimos medios tecnológicos utilizados en el sector de la movilidad (gestión de tráfico o de acceso, etc.).

En vista de la transformación social de los conceptos de ciudad y movilidad en los últimos años, es necesario priorizar un refuerzo de las colaboraciones interinstitucionales así como entre sectores (público, privado) y la participación de los primeros interesados (los ciudadanos, los comercios y empresas locales) a través de sistemas participativos. Estas tendencias deberán ser reflejadas en el PMUS actualizado.

Asimismo, el nuevo PMUS deberá integrar estos nuevos parámetros en una búsqueda de equilibrio entre los recursos del propio Ayuntamiento y del territorio en general, las oportunidades que se ofrecen, y los requisitos de una movilidad más moderna e integrada por parte de los ciudadanos.

