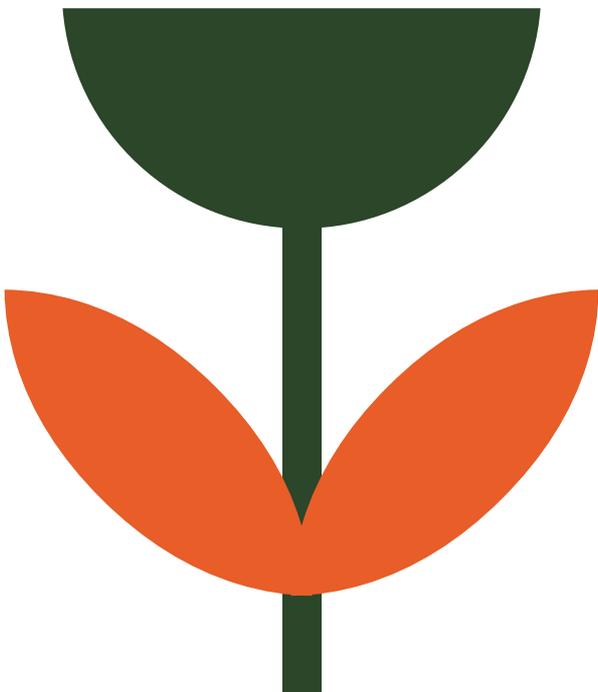


RESUMEN SESIÓN

Estrategias urbanas para garantizar el derecho a la movilidad

Conclusiones de sesión

Sesión técnica ST-10



Edita: Fundación Conama

Año: 2024



Este documento está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

Coordinación

- Marta Seoane. Directora técnica. Fundación Conama.
- Torunn Vaksvik Skarstad. Área técnica. Fundación Conama

Colaboradores

- Mateus Porto. Experto en movilidad. Universidad Europea.
- Silvia Casorrán. Secretaria general. Red de ciudades por la bicicleta.
- Sonia de Gregorio. Profesora en el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (DUYOT). Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid (UPM)
- Cristian Quílez. Responsable de transporte y movilidad. ECODES

Moderadores de la sesión

- Mateus Porto. Experto en movilidad. Universidad Europea.
- Luis Morales. Experto en movilidad. El Futuro de las Ciudades.
- Manu González Baraña. Observador y curioso de la movilidad

Han **participado en el comité técnico** que ha definido los contenidos de esta sesión



ÍNDICE

SESIÓN TÉCNICA 10	4
Mesa 1: La movilidad en disputa. Del concepto de movilidad al derecho a la movilidad	5
Mesa 2: Iniciativas y acciones que garantizan el derecho a la movilidad	7
Mesa 3: ¿Qué nos falta por hacer? ¿En qué tenemos que seguir trabajando para conseguir garantizar el derecho a la movilidad?	9
Conclusiones	11



SESIÓN TÉCNICA 10

El año 2024 marcará la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible. El Consejo de ministros ha aprobado y remitido a las Cortes Generales el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en su reunión del 12 de febrero de 2024. Se inicia ahora la tramitación parlamentaria del texto, por la vía de urgencia, con el fin de que la ley pueda aprobarse antes de que termine el año, dando cumplimiento así a lo comprometido con la Comisión Europea en cumplimiento de los hitos y objetivos de la agenda al Plan de Recuperación, ya que esta ley es una de las reformas comprometidas por España en el marco del Plan.

Una de las cuestiones relevantes que la ley determina es la consideración de la movilidad sostenible como un derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social. Respecto a esto, muchos factores se hacen relevantes en relación a este nuevo marco legislativo. A través de esta sesión técnica queremos hacer una reflexión sobre la cuestión de qué realmente entendemos con el derecho a la movilidad y plantear las preguntas que se hacen relevantes. Al mismo tiempo es necesario poner en valor las experiencias que ya se han puesto en marcha para cumplir con este derecho al igual que debatir sobre los retos que todavía quedan pendientes o surgen como nuevos.

+info: www.conama2024.org/ST10

MESA 1: LA MOVILIDAD EN DISPUTA. DEL CONCEPTO DE MOVILIDAD AL DERECHO A LA MOVILIDAD

A pesar de estar trabajando la idea de la movilidad desde hace más de un siglo, aun seguimos sin tener claro los términos y conceptos de la movilidad sostenible. El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible enviado por el Gobierno al Congreso de los Diputados en febrero de 2024 expresa una carencia conceptual en los siguientes términos: “No existe actualmente una definición única de la movilidad, ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte”. Partiendo de esta base se ha desarrollado esta mesa

Participan:

- 1) Alfonso Sanz. Experto en movilidad. Gea21.
- 2) Antonio Fortes Martín. Catedrático de Derecho Administrativo. Universidad Carlos III de Madrid.
- 3) Manuel Lezertua Rodríguez. Ararteko - Defensor del Pueblo del País Vasco.
- 4) **Introduce y modera:** Mateus Porto. Experto en movilidad. Universidad Europea.

Mateus Porto introduce la sesión con una presentación de una pequeña recopilación de la evolución del concepto de movilidad durante los últimos tiempos:

Contexto y evolución del concepto de movilidad

- La movilidad como concepto ha evolucionado a lo largo del último siglo, destacando los siguientes hitos importantes:
 - **1928:** Alker Trip introdujo una diferenciación entre transporte (movimiento de mercancías) y tráfico (movimiento de personas, incluidos peatones y ciclistas). También planteó una jerarquización del sistema viario y propuso áreas protegidas, precursoras de las actuales zonas ambientales.
 - **Años 70:** Iván Ilich diferenció entre tránsito (movimiento sin energía externa) y transporte (con motores y energía externa), destacando las implicaciones eco-sociales de una sociedad motorizada.
 - **Años 90:** Se incorporó el concepto de accesibilidad, que prioriza la proximidad y la autonomía de los desplazamientos sobre la disponibilidad de medios de transporte. Se planteó que la movilidad no es un objetivo en sí mismo, sino un medio para acceder a bienes y servicios.

Definición actual y desafíos legales

- La movilidad se entiende como el conjunto de desplazamientos de personas y bienes, pero sigue siendo un término polisémico y mal definido en muchos contextos.
- La futura ley estatal de movilidad sostenible apunta a articular un derecho a la movilidad, aunque sin una definición clara y consensuada.
- El derecho a la movilidad se describe como un derecho instrumental, necesario para ejercer otros derechos fundamentales, pero no absoluto. Este derecho debe equilibrarse con otros como el derecho a la salud o al medio ambiente.

Derecho a la movilidad en el marco jurídico actual

1. **Dificultades de definición:**

- Aunque se está desarrollando legislación específica, no todas las leyes autonómicas ni la futura ley estatal han logrado definir claramente el concepto de movilidad.
 - Sentencias judiciales recientes han mostrado cómo se interpreta el derecho a la movilidad de manera sesgada, en algunos casos priorizando la libertad de circulación en vehículo privado sobre otros aspectos.
- 2. Movilidad como derecho social y subjetivo:**
- Es un derecho prestacional que requiere la provisión de infraestructuras y servicios por parte de las administraciones públicas.
 - En Euskadi, la ley vasca de movilidad sostenible reconoce este derecho, priorizando la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el transporte público, relegando el uso del vehículo privado.
- 3. Planes de movilidad urbana sostenible:**
- Se resaltó la importancia de integrar planes que consideren no solo las áreas urbanas, sino también las zonas periféricas e industriales.
 - Los planes deben ser coherentes con principios de proporcionalidad, no discriminación y transición justa, adaptándose a las necesidades específicas de cada territorio.

Debates y reflexiones escuchadas

- 1. Movilidad obligada y papel de las empresas:**
- Se cuestionó el concepto de movilidad obligada (desplazamientos al trabajo o la escuela) como más importante que otros desplazamientos, como los relacionados con el cuidado o el acceso a servicios esenciales.
 - Las empresas deben asumir un papel más activo en la planificación de la movilidad, especialmente en áreas con polígonos industriales o centros de trabajo en zonas periféricas.
- 2. Implicaciones urbanísticas:**
- Se destacó la necesidad de replantear el modelo de desarrollo urbano para evitar la dispersión y la dependencia del vehículo privado.
 - El desarrollo de viviendas en áreas alejadas de los centros urbanos genera demandas insostenibles de movilidad.
- 3. Aparcamiento en vía pública:**
- Se planteó el argumento de que el aparcamiento en vía pública no es un derecho, y que la priorización del vehículo privado ocupa un espacio desproporcionado en las ciudades.
 - Se discutió la posibilidad de políticas más restrictivas, como exigir que quienes poseen un vehículo dispongan de un lugar privado para aparcar, como ocurre en Japón.
- 4. Desarrollo de una ley orgánica:**
- Algunos asistentes propusieron desarrollar una ley orgánica para concretar el derecho a la movilidad a partir del artículo 19 de la Constitución Española, que menciona la libertad de circulación. Sin embargo, se reconocieron las dificultades políticas y legislativas actuales para llevar esto a cabo.
- 5. Movilidad y equidad social:**
- Se insistió en que la movilidad sostenible debe incluir medidas de equidad social, asegurando que todas las personas, incluidas aquellas en situación de vulnerabilidad, puedan acceder a un transporte seguro y accesible.
 - Se subrayó la importancia de la infraestructura adecuada para fomentar el uso de la bicicleta y modos de transporte sostenibles.
- 6. Litigios estratégicos y jurisprudencia europea:**
- Se sugirió utilizar litigios estratégicos ante tribunales europeos para clarificar los límites del derecho a la movilidad en relación con otros derechos fundamentales, como el medio ambiente y la salud pública.

MESA 2: INICIATIVAS Y ACCIONES QUE GARANTIZAN EL DERECHO A LA MOVILIDAD

En los últimos años desde las ciudades españolas se han conseguido poner en marcha transformaciones importantes del espacio urbano a través de la movilidad. Algunos de estos municipios son referentes a nivel mundial. Desde hace tiempo sabemos lo que tenemos que hacer y lo que nos falta es hacerlo y conseguir superar las resistencias.

Participan:

- 1) **Calles de convivencia: una estrategia para restar espacio al coche.** Uxío Benítez. Concejal de planificación estratégica, territorial y económica. Ayuntamiento de Tomiño.
- 2) **Itinerarios urbanos Fuenlabrada.** Andrés de las Alas-Pumariño Sela. Coordinador General del Área de Desarrollo Sostenible de la Ciudad. Ayuntamiento de Fuenlabrada.
- 3) **Red de Ciudades por la bicicleta.** Trinidad Hernández. Concejala de movilidad. Ayuntamiento de Málaga.
- 4) **ZBE: menos contaminación y más salud.** Nora Abete. Teniente de alcalde y concejala de Movilidad y Sostenibilidad en Ayuntamiento de Bilbao.
- 5) **Agenda Urbana Rubí.** Moisés Rodríguez Cantón. Concejal. Ayuntamiento de Rubí.
- 6) **Introduce y modera:** Luis Morales. Experto en movilidad. El Futuro de las Ciudades.

Introducción - Luis Morales

Luis Morales, director de la alianza público-privada "El Futuro de las Ciudades", inició la sesión enfatizando la necesidad de priorizar la accesibilidad sobre la movilidad. Destacó que la movilidad es un parámetro cuantitativo (desplazamientos realizados) mientras que la accesibilidad es cualitativa (facilidad de acceso a bienes y servicios). Criticó la dependencia de los vehículos motorizados privados y abogó por políticas que promuevan cercanía y proximidad mediante la planificación urbana. También mencionó el contexto de la futura Ley de Movilidad Sostenible, que busca priorizar los modos no motorizados.

Presentación 1: Uxío Benítez (Tomiño, Pontevedra)

Uxío compartió cómo Tomiño, un municipio rural con 14.000 habitantes, ha enfrentado desafíos asociados a la dispersión poblacional y la dependencia del coche. Resaltó tres pilares de las políticas locales: estrategia (pensar a largo plazo), determinación política y calidad urbana. Mostró ejemplos de recuperación de espacios públicos en núcleos urbanos y parroquias rurales, con énfasis en la creación de áreas peatonales, la integración de elementos históricos y el uso de plataformas únicas con límites de velocidad de 10 km/h. Uxío también presentó la red de municipios por el espacio público impulsada desde la Diputación de Pontevedra, con más de 250 intervenciones que aumentaron los espacios peatonales y redujeron el uso del coche en entornos urbanos.

Presentación 2: Andrés de las Alas (Fuenlabrada, Madrid)

Andrés destacó cómo Fuenlabrada (198.000 habitantes) ha utilizado su agenda urbana como marco estratégico para guiar transformaciones urbanas y mejorar la calidad de vida. Mencionó proyectos específicos como el impulso de itinerarios peatonales seguros, la pacificación del tráfico y el rediseño de pasos subterráneos inseguros en túneles ferroviarios. También explicó cómo las acciones de urbanismo táctico y arquitectura efímera han permitido evaluar el impacto de

pequeñas intervenciones antes de escalarlas. Resaltó la colaboración con la ciudadanía, especialmente en la mejora de itinerarios escolares y en el diseño participativo de espacios.

Presentación 3: Trinidad Hernández (Málaga)

Trinidad presentó la transformación de Málaga hacia la movilidad sostenible desde 2021. Subrayó la importancia de alinear los proyectos de movilidad con una estrategia integral que prioriza la movilidad activa (peatonal y ciclista), el transporte público y los vehículos de cero emisiones. Destacó la recuperación del 70 % del espacio en la emblemática Alameda Principal para peatones, la creación de una red de carriles bici conectados (50 km en servicio y 24 km en planificación) y la electrificación de la flota de autobuses urbanos. También mencionó iniciativas innovadoras como puntos de recarga rápida para vehículos eléctricos y proyectos de hidrógeno verde.

Presentación 4: Nora Abete (Bilbao)

Nora explicó cómo Bilbao vincula las políticas de movilidad con la salud pública. Resaltó la implementación de la zona de bajas emisiones como parte de una estrategia más amplia que incluye el calmado del tráfico (velocidad limitada a 30 km/h en toda la ciudad) y el fomento de la movilidad activa. Expuso cómo el enfoque basado en datos permitió caracterizar las emisiones de los vehículos y priorizar la restricción de los más contaminantes. También habló del éxito del sistema de bicicletas de pedaleo asistido, el cual lidera en uso por bicicleta en Europa, y de la apuesta por elementos de movilidad vertical para mejorar la cohesión en barrios con orografía compleja.

Presentación 5: Moisés Rodríguez Cantón (Rubí, Cataluña)

Moisés abordó cómo Rubí (83.000 habitantes), una ciudad industrial en un valle, utiliza su agenda urbana para transformar el espacio público y mejorar la movilidad. Presentó el proyecto de pacificación de la Avenida del Estatut, una vía de alta densidad vehicular, con el objetivo de convertirla en un espacio accesible y amable. Explicó cómo este proyecto eliminará entre el 15 % y el 20 % de la huella de carbono local, mientras mejora la cohesión entre zonas con desigualdades económicas. Subrayó la importancia de diseñar trayectos agradables, argumentando que la experiencia del viaje debe ser tan importante como el destino.

Conclusión del debate:

Es necesario avanzar hacia ciudades más humanas y habitables, donde el espacio público esté diseñado prioritariamente para las personas. Se hizo un llamado a la cooperación intersectorial y a la implementación de estrategias participativas y sostenibles para superar las barreras políticas y culturales que aún persisten.

MESA 3: ¿QUÉ NOS FALTA POR HACER? ¿EN QUÉ TENEMOS QUE SEGUIR TRABAJANDO PARA CONSEGUIR GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD?

Mesa redonda con participación de 4 mujeres de diferentes redes de la movilidad para debatir las futuras acciones necesarias para asegurar un derecho de la movilidad para todos/as en todos los ámbitos

Participan:

- 1) Sara Ortiz. Socia Fundadora. Col·lectiu Punt 6.
- 2) Ana Montalbán. Secretaria Técnica. Red de Ciudades que Caminan.
- 3) Silvia Casorrán. Secretaria general. Red de ciudades por la bicicleta.
- 4) Cristina López García de Leániz. Directora. Observatorio de la movilidad metropolitana.
- 5) **Moderadora:** Manu González Baraña. Observador y curioso de la movilidad

La sesión exploró los retos y oportunidades de la movilidad sostenible desde una perspectiva técnica, social y de género, destacando el derecho a la movilidad como elemento central para garantizar la accesibilidad y la calidad de vida en las ciudades. Contó con la participación de expertas en urbanismo, movilidad sostenible y análisis metropolitano.

Introducción: El moderador presentó la discusión destacando la experiencia de las participantes en la promoción de la movilidad sostenible. La cuestión central planteada fue: **¿qué falta por hacer para garantizar el derecho a la movilidad, considerando las necesidades y deseos de todas las personas, sin importar edad, género o condición?**

Diagnósticos y desafíos:

1. Accesibilidad y derecho a la ciudad:

- Se enfatizó la necesidad de ciudades diseñadas para personas y no para coches, fomentando la habitabilidad y la sostenibilidad. Se identificaron retos relacionados con el diseño urbano, que influye directamente en los medios de transporte utilizados.
- Aunque existen planes de movilidad, falta una visión compartida y ejecución efectiva que abarque las necesidades de grupos diversos, como la infancia, las personas mayores y quienes realizan tareas de cuidado.

2. Movilidad androcéntrica:

- Los diagnósticos y políticas actuales aún responden a patrones masculinos, excluyendo las dinámicas reales de movilidad, donde las mujeres tienen patrones más sostenibles, basados en desplazamientos a pie o en transporte público, mayoritariamente por razones de cuidado.
- Se urgió a integrar una perspectiva de género interseccional que reconozca las diferencias en cómo se mueven las personas según género, edad o condición funcional.

3. Planes de movilidad:

- Aunque los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUs) han sido útiles para estructurar objetivos y captar financiación, su implementación suele quedarse en el papel. Además, la participación ciudadana se limita a las fases finales, sin un enfoque proactivo en el diagnóstico y diseño.

4. Espacio público y gobernanza:

- La movilidad debe ser vista como una parte más del espacio público, que también debe permitir el juego, las relaciones sociales y las manifestaciones culturales. La gobernanza efectiva y la coordinación entre áreas municipales son imprescindibles para maximizar el uso del espacio público.

5. Elementos transversales:

• Publicidad y cultura del coche:

- Se identificó cómo la hegemonía cultural del coche y la publicidad refuerzan un modelo insostenible, promoviendo incluso vehículos eléctricos como solución sin cuestionar la dependencia al coche.

• Comercio electrónico:

- El auge del comercio en línea incrementa el tráfico urbano con la distribución de mercancías, generando impactos negativos en el espacio público y desplazando el comercio local. Esto no solo afecta la movilidad, sino también la vitalidad de las calles.

6. Perspectiva feminista en la movilidad

Se destacó la necesidad de una movilidad feminista que priorice la diversidad de las personas usuarias y sus necesidades. Esto implica:

- Recoger datos cualitativos y cuantitativos sobre cómo las personas se mueven y sus necesidades específicas.
- Garantizar que mujeres y otros colectivos estén representados en la toma de decisiones políticas y técnicas.
- Diseñar infraestructuras que favorezcan la movilidad cotidiana y los desplazamientos sostenibles.

Conclusiones y visión de futuro:

Las expertas cerraron con mensajes de esperanza y compromiso, destacando que el cambio es posible con voluntad política, planificación y cooperación ciudadana. Se subrayó que:

- El derecho a la movilidad debe ser feminista, poniendo a las personas y sus necesidades diversas en el centro.
- Aunque el progreso es lento, ejemplos como Pontevedra o Barcelona muestran que los cambios sostenibles son alcanzables.
- La participación activa de la ciudadanía, el uso de herramientas normativas y la cooperación entre actores técnicos y políticos son esenciales para garantizar un futuro más justo y sostenible en nuestras ciudades.

CONCLUSIONES

Conclusiones principales:

1. El derecho a la movilidad como enfoque integral:

- El derecho a la movilidad debe ir más allá de garantizar el desplazamiento, considerando factores urbanísticos, sociales, económicos y medioambientales. La movilidad no puede entenderse de manera aislada, ya que está profundamente vinculada con el diseño de las ciudades, las políticas de transporte y la equidad social.
- Este enfoque integral también implica incluir a todos los actores en el diseño y ejecución de políticas, desde administraciones locales y estatales hasta empresas y la ciudadanía, asegurando que las soluciones sean sostenibles y adaptadas a las necesidades reales.

2. Planificación urbana como herramienta clave:

- La planificación urbana debe priorizar la accesibilidad y proximidad, evitando el desarrollo de áreas de baja densidad y la dispersión urbana que aumentan la dependencia del vehículo privado.
- En el caso de polígonos industriales y centros de trabajo periféricos, se debería trabajar en estrategias que minimicen los desplazamientos largos, ya sea a través de cambios en la localización de estas infraestructuras o promoviendo sistemas de transporte colectivo eficientes.
- Asegurar que la recuperación del espacio público priorice la calidad urbana, haciendo los espacios atractivos y funcionales.
- Promover proyectos de supermanzanas, zonas verdes e integración del paisaje natural en las ciudades.
- Coordinar los planes municipales de accesibilidad, espacio público y movilidad para evitar duplicidades y maximizar recursos.

3. Promoción de la movilidad activa y transporte público:

- Es fundamentalmente importante dar prioridad a la movilidad activa (peatonal y ciclista) y al transporte público dentro de un sistema de movilidad sostenible. Esto implica no solo una mayor inversión en infraestructuras, sino también una reconfiguración del espacio urbano para que sea seguro y accesible para todos los usuarios.
- Necesitamos planes específicos, como un nuevo plan estratégico para el uso de la bicicleta, con objetivos claros y mecanismos de seguimiento.
- Se debe impulsar la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el transporte público como alternativas prioritarias para mejorar la calidad de vida.

4. Revisión del modelo de uso del vehículo privado:

- Es necesario limitar el uso del vehículo privado en las ciudades, tanto por su impacto ambiental como por el espacio desproporcionado que ocupa. Esto incluye revisar las normativas de aparcamiento en vía pública, considerando medidas disuasorias como la eliminación de plazas de aparcamiento o la exigencia de espacios privados para propietarios de vehículos.
- En el caso de vehículos más grandes y contaminantes (como SUVs) las etiquetas ambientales actuales no siempre reflejan su impacto real, algo que sugiere la necesidad de una regulación más estricta.

5. Equidad y accesibilidad social:

- El derecho a la movilidad debe incluir medidas para garantizar que las personas en situación de vulnerabilidad, como personas con discapacidad, mayores o con recursos económicos limitados, puedan acceder a sistemas de transporte asequibles y sostenibles.

- La movilidad inclusiva requiere infraestructuras adaptadas y sistemas de transporte público que consideren la diversidad de necesidades y contextos, tanto en áreas urbanas como rurales.

6. Necesidad de un marco jurídico claro y unificado:

- Aunque la futura ley estatal de movilidad sostenible apunta a establecer un sistema nacional de movilidad, aún existen vacíos en la definición y articulación del concepto de movilidad como derecho subjetivo.
- Se debe desarrollar una jurisprudencia sólida, posiblemente con apoyo de litigios estratégicos en tribunales europeos, para clarificar los límites del derecho a la movilidad en relación con otros derechos fundamentales.
- La legislación estatal debe fijar mínimos claros, como la Ley de Accesibilidad, que obliga a ampliar aceras, redistribuyendo espacio público de los coches a las personas.

7. La movilidad como medida de mitigación climática:

- El papel de la movilidad sostenible es una herramienta fundamental para combatir el cambio climático, alineándose con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de España. La reducción de emisiones en las ciudades mediante zonas de bajas emisiones y el fomento de modos de transporte limpio son componentes esenciales de esta estrategia.

8. Continuidad del debate y compromiso colectivo/participación ciudadana:

- El debate sobre el derecho a la movilidad y su implementación debe continuar, involucrando a todos los sectores de la sociedad. Este tema no solo afecta a la gestión del transporte, sino que también tiene profundas implicaciones sociales, urbanísticas y medioambientales
- Involucrar a la ciudadanía en los procesos de diseño, planificación y ejecución para reducir la resistencia al cambio.
- La transparencia y la comunicación efectiva pueden facilitar la aceptación de transformaciones urbanas.
- Las ciudades deben alinear sus políticas de movilidad y urbanismo con la Agenda Urbana 2030 y otros marcos estratégicos.
- Es esencial planificar con visión de largo plazo, estableciendo objetivos claros y estrategias coherentes.
- Se invitó a CONAMA y a otros foros a seguir discutiendo temas clave como el futuro de los polígonos industriales, el diseño de ciudades sin coches y la interrelación de la movilidad con otros derechos fundamentales, como la vivienda y la salud.

Acciones para el futuro:

1. Movilidad y espacio público

- **Excesiva dependencia del coche privado:**
 - Diseñar estrategias adaptadas a áreas rurales y dispersas, como movilidad compartida o vehículos sostenibles.
 - Garantizar alternativas reales al coche privado en zonas urbanas y rurales.
- **Velocidad e intensidad del tráfico:**
 - Implementar medidas efectivas de calmado del tráfico, como ciudades 30, y garantizar su cumplimiento. La velocidad del tráfico es un factor crítico en la habitabilidad del espacio público
- **Falta de intermodalidad y conexión:**
 - Crear infraestructuras que conecten modos sostenibles (bicicleta, transporte público, movilidad a pie).
- **Problemas derivados del comercio electrónico:**

- La logística urbana necesita regulaciones que limiten la entrega a domicilio y promuevan puntos de recogida para reducir el impacto ambiental y social.
- Regular la distribución urbana de mercancías para minimizar su impacto en tráfico y espacio público.
- Incentivar el uso de puntos de recogida en lugar de entregas domiciliarias.

2. Participación, equidad y comunicación

- **Participación ciudadana**
 - Involucrar a la ciudadanía en las fases de diseño y decisión. La participación mejora el entendimiento mutuo entre los responsables de los proyectos y las personas usuarias, además de garantizar que los espacios públicos
- **Perspectiva de género y edad:**
 - Incorporar datos cuantitativos y cualitativos que incluyan diversidad de género, edad y condición socioeconómica en diagnósticos de movilidad.
 - Asegurar la participación activa de mujeres y otros grupos en la toma de decisiones.
- **Resistencia al cambio:**
 - Gestionar críticas iniciales a proyectos de transformación urbana mediante estrategias de sensibilización y pedagogía - Estrategias comunicativas claras y positivas para contrarrestar la desinformación y la resistencia al cambio. Ej.: campaña "Respira Hondo" en Bilbao.
 - Eliminar privilegios, como el espacio asignado al coche, siempre genera tensiones.
- **Comunicación efectiva y positiva:**
 - Enfocar la narrativa de la movilidad en beneficios tangibles como salud, calidad del aire y seguridad.
- **Instrumentalización política de la movilidad:**
 - Reducir la polarización política mediante acuerdos transversales en movilidad sostenible.

3. Infraestructuras y diseño urbano

- **Infraestructuras insuficientes:**
 - Ciudades diseñadas para personas y no para coches. Incrementar las redes de carriles bici, transporte público y espacios peatonales seguros. Ej.: diseñar carriles bici más anchos y adaptados para diversidad de usuarios (bicicletas de carga, VMP).
- **Impacto del urbanismo:**
 - Incorporar criterios de proximidad, accesibilidad y sostenibilidad en planes urbanísticos.
 - Adaptar políticas a diferencias entre entornos urbanos y rurales.

4. Gobernanza y políticas públicas

- **Definición y marco normativo:**
 - Desarrollar una definición clara y consensuada del concepto de movilidad en las leyes y políticas públicas.
 - Articular el derecho a la movilidad sostenible como un derecho subjetivo con obligaciones concretas para las administraciones.
- **Planes estratégicos:**
 - Promover planes de movilidad urbana sostenible que incluyan y diferencian entre áreas metropolitanas y rurales. La movilidad vista como una parte más del espacio público, que permite el juego, las relaciones sociales y las manifestaciones culturales.

- Regular de manera efectiva las zonas de bajas emisiones, garantizando proporcionalidad, equidad y no regresión ambiental.
- **Gestión empresarial:**
 - Impulsar el papel de las empresas en la gestión de la movilidad laboral, obligándolas a diseñar planes adaptados.

5. Educación, sensibilización y cambio cultural

- **Concienciación ciudadana:**
 - Sensibilizar sobre la movilidad sostenible como medida de mitigación climática y mejora de calidad de vida.
 - Comunicar los beneficios de políticas sostenibles en calidad de vida, salud y medio ambiente.
- **Impacto del modelo económico:**
 - Transformar modelos económicos que favorecen movilidad motorizada y consumo desmedido.
 - Promover un cambio hacia economías sostenibles y menos dependientes del transporte motorizado.
- **Formación técnica y gobernanza integrada:**
 - Fomentar la formación en movilidad sostenible y urbanismo para profesionales y autoridades locales.
 - Promover modelos de gobernanza integrados entre diferentes áreas municipales.
 - Promover formación técnica y social multidisciplinar para avanzar hacia ciudades más inclusivas y sostenibles

6. Desafíos técnicos y económicos

- **Tecnología y sostenibilidad:**
 - Resolver retos como el uso indebido de puntos de recarga de vehículos eléctricos en la vía pública.
- **Fondos y recursos:**
 - Incrementar la inversión en proyectos sostenibles, garantizando su mantenimiento y renovación.



Fundación Conama
María de Molina 5, 1ºD
+34 91 310 73 50
conama@conama.org



CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

#CONAMA2024

CONGRESO NACIONAL