

Documento resumen del debate en la Asamblea de Lugo sobre movilidad y transporte.

(23 y 24 de noviembre)

1. INTRODUCCIÓN: EL PUNTO DE PARTIDA, Ciudades y pueblos con movilidad y accesibilidad universal (de las 101 PROPOUESTAS APROBADAS EN LA Asamblea General de CEAV en Badalona 2023)

- a) Aplicación de una nueva legislación más clara y avanzada para un diseño del espacio público urbano en el que se tengan en cuenta a la infancia, a las personas mayores, a las personas con cualquier grado de discapacidad y en general a cualquier persona: los espacios de juegos, el mobiliario, espacios para las mascotas, Puesta en marcha de los circuitos peatonales urbanos. Vigilancia y legislación para impedir la ocupación exclusiva del espacio público por parte de intereses privados, limitación y control de los espacios cedidos a terrazas y veladores, por ejemplo. Nos oponemos a la generalización de los fenómenos de Gentrificación.
- b) Consolidación y desarrollo de programas de eliminación de barreras arquitectónicas o de cualquier tipo (por ejemplo que afecten a personas con diversidad funcional) que impiden disfrutar de nuestras ciudades y pueblos a diversos sectores de la población desarrollando un concepto amplio de accesibilidad urbana: aumento de tiempo de pasos de cebra en los semáforos y de las superficies peatonales, elevación de los pasos de cebra al nivel de aceras en el interior del núcleo urbano, rebajar los bordes de las aceras, para facilitar el acceso de las sillas de ruedas y los cochecitos de los bebés, dotar de anchura suficiente a las aceras, privilegiar a las personas que se desplazan a pie y el transporte sostenible frente al automóvil contaminante, facilitar la accesibilidad a edificios y espacios públicos, a los transportes, al pequeño comercio y a los lugares de trabajo. Así mismo se exige la aplicación de la Convención sobre los derechos con personas con discapacidad de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006.
- c) Desarrollar de forma participativa y consensuada la nueva movilidad urbana que da preferencia de uso del transporte público no contaminante, de las rutas peatonales, de la bicicleta, de los espacios peatonalizados, sin liquidar las estructuras que hacen que exista un barrio, y de los transportes en general no contaminantes.
 - Se debe apostar por el criterio global de reducir y pacificar el tráfico motorizado, por la promoción de aparcamientos disuasorios en las zonas periféricas de las ciudades y poblaciones cercanas en áreas metropolitanas con la consiguiente conexión de estos al transporte público por las líneas lanzaderas a los polígonos industriales.

- Además se hace necesario el tratamiento integral de las áreas metropolitanas que incluya todos los tipos de transporte y su coordinación, el compromiso de incrementos presupuestarios ostensibles en favor del transporte público, la construcción de aparcamientos para residentes, el evitar el efecto llamada a los centros de los pueblos y ciudades (a lo que puede ayudar a implementación de las de las zonas de baja emisión que deberían consensuarse con las asociaciones vecinales), la búsqueda de fórmulas que permitan el transporte gratuito para jóvenes y su posible generalización, el apoyo al uso de todo tipo transportes, individuales o colectivos, bajos en cuanto a contaminación, sobre todo eléctricos (un ejemplo podría ser los minibuses eléctricos "a demanda", o vehículos eléctricos para la distribución en cortas distancias). Es deseable LA GENERALIZACIÓN DE LAS CALLES 30 TODAS LAS CIUDADES Y PUEBLOS.
- Resulta de gran importancia poner en marcha medidas (económicas y estructurales) que eviten discriminación social en la implementación de la nueva movilidad para sectores sociales y barrios lejos físicamente de los centros históricos y comerciales, con vehículos envejecidos y contaminantes, lejos de las rentas alta, estando estas últimas "mejor colocadas" para iniciar el camino de la nueva movilidad.
- En referencia a las zonas de bajas emisiones (ZBE) que deben implementarse obligatoriamente en municipios de más de 50.000 habitantes , este mismo año (o municipios de más de 20.000 habitantes en función de sus índices contaminantes) en aplicación de la Ley 7/2021 de 20 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética, es preocupante la constatación del envejecimiento del parque de vehículos, las medidas de la Administración para favorecer exclusivamente al vehículo eléctrico y los escasos avances en la conformación del transporte público metropolitano, por lo que mucho nos tememos que si no somos capaces de crear los espacios de participación ciudadana real y efectiva, nos llevará irremediabilmente a la “exclusión de movilidad” en nuestros barrios, centro de ciudad o pueblo y áreas metropolitanas

2. MARCO GENERAL: DEFINICIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Aclaraciones:

- La movilidad se refiere al conjunto de movimientos y desplazamientos que realizan las personas, bienes y servicios dentro de un espacio determinado.
- Es un concepto fundamental en urbanismo, transporte y planificación de infraestructuras, ya que afecta directamente a la calidad de vida de los ciudadanos y al desarrollo económico y social.

En términos más amplios, la movilidad puede abarcar:

- a) Movilidad humana: Desplazamiento de personas para acceder a servicios, trabajos, educación, etc.
- b) Movilidad de mercancías: Transporte de bienes y productos desde los lugares de producción hasta los consumidores.

Nuevo contexto que incluye a todo tipo de movilidad: LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

como promoción de formas de transporte que minimicen el impacto ambiental, como el uso de bicicletas, transporte público y vehículos eléctricos: **INFLUENCIA DE LA CATEGORIA MEDIO AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE.**

Las cuestiones relacionadas con la movilidad y transporte actúan directamente sobre la cohesión social y esta sólo puede alcanzarse con un transporte público eficiente.

➤ ¿Qué es la movilidad sostenible?

La movilidad sostenible supone entender el transporte como un derecho universal, adaptado a las necesidades de las personas, que pone el foco la movilidad activa y el transporte público como principales alternativas para la ciudadanía. Es una política que busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas disminuir la accidentalidad.

La movilidad sostenible busca reducir la necesidad y presencia del vehículo privado, garantizando el acceso a otros modos de transporte más sanos, eficientes y seguros. Y es que a pesar de que más de la mitad de la población no dispone de coche o carné de conducir, y de que el coche y la moto suponen el 30-40% de la cuota modal, más del 70% del espacio público de las ciudades está destinado a ellos, por lo que es fundamental trabajar para recuperar las ciudades para las personas.

➤ ¿Cuáles son los objetivos de la movilidad sostenible?

- a) Promocionar y priorizar la movilidad activa (a pie, en bicicleta...)
- b) Impactar en la calidad de vida de las personas mejorando los espacios públicos, la accesibilidad, la calidad del aire y la reducción de la accidentalidad.
- c) Inclusión social: garantizar el acceso equitativo a medios de transporte eficientes.
- d) Reducir el impacto ambiental: disminuir la contaminación del aire y las emisiones de CO con la adopción de tecnologías limpias.
- e) Promocionar la eficiencia energética, incentivando, por ejemplo, formas de movilidad compartida.

➤ ¿Qué tipos de movilidad sostenible existen?

La movilidad sostenible varía en función del entorno en el que se enmarque - rural o urbano-. Los modos se clasifican, por orden de prioridad, de la siguiente manera:

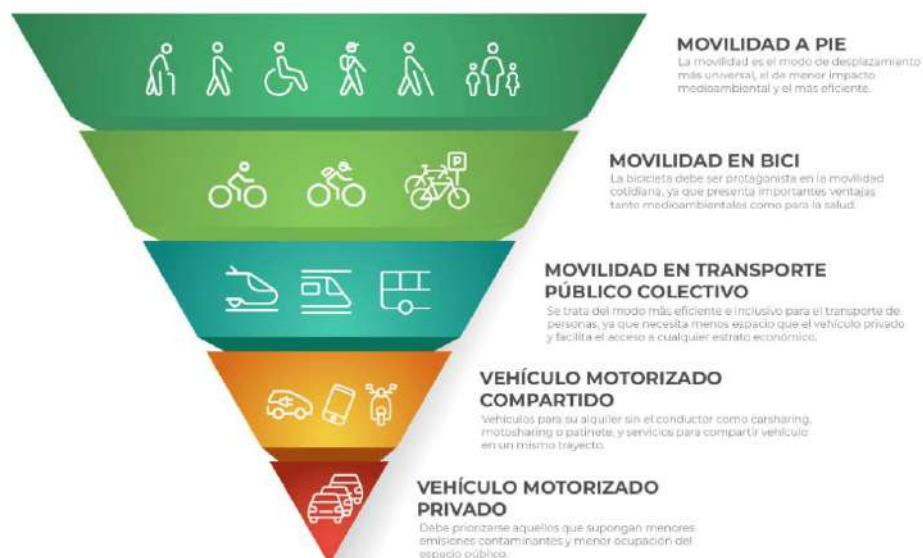
Movilidad activa: son todos aquellos desplazamientos que se realizan a pie o en bicicleta, incluyendo también la movilidad de aquellas personas con discapacidad o movilidad reducida. Este tipo de movilidad se ubica en la parte más alta de la pirámide invertida de la movilidad urbana por ser el modo más universal y de menor impacto medioambiental.

Transporte público colectivo: el uso de autobuses, trenes y tranvías con bajas emisiones es clave para reducir el número de vehículos privados los atascos y las emisiones.

Movilidad de alta ocupación: servicios de carsharing, motoshaaring u otros vehículos de movilidad personal consistentes en el alquiler de vehículos sin conductor por periodos de tiempo cortos. Este concepto abarca también el carpooling.

Vehículo privado: debe priorizarse el uso de aquellos que supongan menores emisiones y una menor ocupación del espacio público.

PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD



El **esquema de la pirámide ideal** supone un primer paso en la priorización de modos, atendiendo a criterios de descarbonización y fomento de la salud, pero también congestión o uso del espacio público. En cada nivel de la pirámide se pueden matizar

distintos subniveles de sostenibilidad atendiendo al tipo de combustible o los grados de ocupación de los vehículos.

Se deben posicionar **los peatones en la parte alta** ya que representan el modo de desplazamiento más universal y a la vez saludable y de menor impacto medioambiental. Se trata del elemento de la pirámide más vulnerable e incluye niños, personas mayores y personas con movilidad reducida.

En segunda posición se debe situar la movilidad en bicicleta por sus beneficios respecto a otros modos: eficiente, económica, sostenible ambientalmente y saludable. Estos dos primeros escalones son lo que se conoce como “movilidad activa”, en tanto van asociados a la realización de actividad física, y por tanto contribuyen a luchar contra el sedentarismo, con los efectos beneficiosos para la salud que esto conlleva.

En tercer lugar, se debe posicionar el transporte público, siendo, tras la movilidad activa, el modo más eficiente energéticamente y más asequible. Necesita menos espacio de viario público que los vehículos privados o compartidos. De cara a la reducción de emisiones es relevante el modo de propulsión de dicho transporte, por lo que se debe promover la propulsión basada en energías renovables por medio de la electrificación y el uso de biocarburantes avanzados.

En la penúltima posición se debe posicionar el uso compartido del coche y moto. Existen distintos esquemas de movilidad compartida (compartición de vehículo, compartición de viaje) presentando cada uno unas virtudes diferentes. En conjunto, al optimizar la ocupación de los vehículos, tienen capacidad de reducir el consumo de energía y las emisiones por viajero y kilómetro recorrido. Además, pueden facilitar el avance hacia la movilidad electrificada en ciudad y contribuyen a reducir la congestión y la ocupación del suelo público destinado a aparcamiento.

El vehículo motorizado privado en uso individual se sitúa en la base de la pirámide representando el modo de transporte menos sostenible e ineficiente. Es un modo de transporte que en ocasiones no puede ser sustituido, pero debe avanzarse para que, cuando sea posible, sea sustituido por alternativas más eficientes, y en todo caso avanzar hacia la electrificación del parque y en el uso de biocarburantes.

SIN EMBARGO, LOS DATOS REALES VAN POR OTRO LADO: PORCENTAJES MEDIOS DE MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

Los porcentajes de movilidad en las ciudades pueden variar significativamente según la región y el tipo de transporte. Sin embargo, en términos generales, las ciudades suelen tener una distribución de movilidad que incluye:

- a) Transporte público: Aproximadamente 20-30% de los viajes se realizan en transporte público, como autobuses, trenes y metros.
- b) Automóviles privados: Alrededor del 40-60% de los viajes se realizan en automóviles privados.

- c) Caminar y andar en bicicleta: Aproximadamente 10-20% de los viajes se realizan a pie o en bicicleta.
- d) Otros modos de transporte: Esto puede incluir taxis, motos, scooters y otros vehículos, que representan alrededor del 5-10% de los viajes.

En cuanto al transporte de mercancías es clara **la superioridad del transporte en ferrocarril en medias y largas distancias en cuanto a movilidad sostenible**, lo que pone sobre la mesa la necesidad **de los espacios intermodales de intercambio de mercancías** para la distribución en recorridos cortos, tanto en origen como en destino, obviamente en un contexto de vehículos pesados no contaminantes. Sin embargo, la mayoría del transporte en España se hace por carretera, en un porcentaje muy superior a la media europea. (Transporte en ferrocarril en España 4,8% frente al 17% en Europa y el 40% en EEUU).

Atención al dato sobre el ferrocarril estatal (pasajeros y mercancías) : 9.984 Kms electrificada, **5.536 Kms sin electrificar**

3. LA NECESIDAD DE UN CAMBIO DE PARADIGMA: MÁS CALIDAD EN LA MOVILIDAD MEJORA PARA TU SALUD Y TU TIEMPO

- Optar por desplazarse en cercanías, autobús, metro o tranvía se traduce en un menor tiempo empleado en el trayecto, ahorro económico, seguridad, accesibilidad y reducción de emisiones... Además, permite a los usuarios despreocuparse de los atascos y dedicar el tiempo a leer, informarse o charlar, y reduce el estrés y la violencia vinculada a los atascos. Sin olvidar que presenta niveles de accidentalidad infinitamente menores que el vehículo privado.
- Por su parte, desplazarse a pie o en bicicleta presenta importantes ventajas tanto para el medioambiente como para la salud. No sólo no emite gases contaminantes, si no que, al tratarse de una actividad física, genera importantes ventajas en la prevención de enfermedades asociadas al sedentarismo, así como sobre la salud mental.

4. APORTACIONES EN EL DEBATE

- a) Cuando hablamos de comunicaciones en el Estado se subraya **la necesidad de la preponderancia del ferrocarril** sobre cualquier otro medio de transporte (reducción del vehículo privado e incluso de vuelos innecesarios). Se indica que a pesar de esa preponderancia es necesario completar esa red ferroviaria con autobuses que completen recorridos más cortos y flexibles (estos autobuses deben ser mínimamente contaminantes)

- b) Como otro elemento clave es **el cambio de una red radial a una red en malla** donde en las interconexiones se pierda el mínimo tiempo y donde no todo tenga que pasar por Madrid. De ahí la importancia de finalizar corredores como corredor Mediterráneo, el corredor Atlántico, el corredor Cantábrico Mediterráneo, recuperar la “la Ruta de la Plata” y alguna conexión del oeste al centro pendientes (conexión con Extremadura)
- c) **Importancia de las conexiones interprovinciales** en cada Comunidad. En este sentido se indica que no es necesaria la ALTA VELOCIDAD sino trenes de VELOCIDAD ALTA.

Aclaración: La diferencia entre "alta velocidad" y "velocidad alta" en el contexto de los trenes puede parecer sutil, pero hay un matiz importante:

Alta Velocidad (AV): En este contexto, hace referencia a una **categoría específica de trenes y líneas ferroviarias diseñadas para operar a velocidades significativamente superiores a las convencionales**. En Europa, por ejemplo, los trenes de alta velocidad como el AVE (Alta Velocidad Española) pueden alcanzar velocidades superiores a 300 km/h. No solo se trata de la velocidad, sino también de la infraestructura, servicios, y comodidad que se ofrecen. Los trenes de alta velocidad suelen tener menos paradas y utilizan vías especiales adaptadas para mantener esas altas velocidades de forma segura y eficiente.

Velocidad Alta (podría ser considerada convencional): Este término se refiere simplemente a la velocidad en sí misma y **no implica necesariamente una categoría especial de tren o infraestructura**. Puede utilizarse para describir cualquier tren o vehículo que se mueve rápidamente, pero no alcanza ni cumple con los estándares específicos de los trenes de "Alta Velocidad".

Así que, mientras que un tren de "alta velocidad" (con mayúsculas y en contexto técnico AV) representa una clase de trenes y líneas ferroviarias especializadas, "velocidad alta" se puede aplicar de manera más general a cualquier tren que se mueva rápido.

El coste de construcción de una línea de alta velocidad ferroviaria en España es aproximadamente 17,7 millones de euros por kilómetro, lo cual es significativamente más bajo en comparación con la media mundial, que se sitúa en unos 45,5 millones de euros por kilómetro. Sin embargo, es mucho más cara que una línea convencional en nuestro país.

d) La red de CERCANÍAS la gran olvidada.

Los problemas o desafíos que enfrenta la red de cercanías, hay varios factores que contribuyen a la situación actual:

- Falta de inversión: A lo largo de los años, ha habido una falta de inversión adecuada en la infraestructura ferroviaria, lo que ha llevado a problemas de capacidad y mantenimiento.
- Averías y retrasos: Las averías frecuentes y los retrasos son problemas comunes que afectan a los usuarios diarios.

- Saturación de la red: En las grandes áreas metropolitanas áreas, la red ferroviaria está sobrecargada debido al crecimiento de la población y la demanda de transporte público.
- Competencia y liberalización del mercado: Desde la liberalización del mercado ferroviario, ha habido más competencia, lo que ha llevado a una mayor presión sobre la infraestructura existente.

Estos factores han contribuido a una percepción objetiva general de deterioro en la calidad del servicio de cercanías en España.

A diferencia de la alta velocidad, que generalmente implica la construcción de una nueva línea que sustituye total o parcialmente al ferrocarril convencional y que pretende competir con el transporte por carretera y aéreo, los proyectos de ferrocarril de cercanías presentan una mayor diversidad de tipologías. Habitualmente se incluyen en esta categoría intervenciones interurbanas en distancias inferiores a 75 km, bien consistentes en mejoras menores de las infraestructuras existentes o bien la construcción de nuevas estaciones y/o provisión de nuevos servicios.

e) Necesidad de planes estratégicos de movilidad y transporte consensuados, lejos de las batallas electorales.

Aclaración:

- En España, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) es el principal documento que guía la planificación y desarrollo de infraestructuras y sistemas de transporte. Este plan se actualiza periódicamente y establece objetivos a largo plazo para mejorar la movilidad, reducir la dependencia del automóvil privado y fomentar modos de transporte más sostenibles².
- Además, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha aprobado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que actúa como una hoja de ruta para las actuaciones en materia de transporte y movilidad en los próximos diez años.
- Todo ello se refleja en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, una apuesta por una movilidad justa e inclusiva que sirva de palanca para lograr una mayor cohesión social y territorial, un desarrollo económico resiliente, una mejor calidad de nuestro aire y un mejor aprovechamiento del espacio público.

Aclaración: Propuestas del Ministerio de Transportes y Movilidad

- Fomento del transporte público: Promueve la modernización de las infraestructuras y las flotas, apostando por vehículos más eficientes y menos contaminantes. Parte de esta inversión se ha canalizado gracias los fondos europeos NextGenerationEU del Plan de Recuperación.
- Ayudas al transporte público: Gratuidad en los servicios de cercanías y media distancia de Renfe, así en las líneas bus interurbanas concedidas por el Ministerio de Transportes; bonificaciones de al menos el 50% en los títulos multiviaje para transporte público urbano; gratuidad para todo el transporte público en Canarias

y Baleares; campaña Verano Joven para jóvenes de entre 18 y 30 años con descuentos de hasta el 90% para viajar en tren o autobús por España y Europa; mantenimiento de las ayudas tradicionales a los Consorcios de Transportes de Madrid, Barcelona y Valencia así como para ciudades con sistema de transporte público urbano.

- Ley de Movilidad Sostenible: Recoge soluciones innovadoras, como el transporte a la demanda, el carsharing o la regulación básica del vehículo autónomo. El proyecto de ley se sustenta en cuatro pilares: derecho social a la movilidad; medidas para una movilidad saludable y sostenible, innovación en digitalización y rigor en la toma de decisiones.
- Fomento de la movilidad a pie: la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada insta a desplegar entornos peatonales accesibles, cómodos y seguros.
- Incentivar el uso de la bicicleta: el Gobierno aprobó en 2021 la Estrategia Estatal por la Bici, con diferentes políticas para fomentar este medio de transporte. Destacan las ayudas a entidades locales y comunidades autónomas para construir o mejorar la infraestructura ciclista o para promover servicios de bicicleta pública. Además, en 2023 se publicó un manual de diseño de vías ciclistas, con recomendaciones para su planificación y diseño.
- Promoción de los vehículos eléctricos e híbridos: El Gobierno ha implementado incentivos fiscales y subvenciones para fomentar la compra de estos vehículos.
- Desarrollo de infraestructuras de recarga: Se está ampliando la red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, facilitando su uso en todo el país.

- f) **Sobre los vehículos privados:** Existe el consenso de su reducción progresiva, sin embargo, esta debe hacerse a la par que aumenta la calidad de los servicios públicos. Incluso la implementación del coche eléctrico debe hacerse de forma justa, teniendo en cuenta todo el proceso de producción para valorar su propio impacto ambiental, “haciendo bien las cuentas en cuanto a su generación de contaminantes”.

Además, los vehículos tanto convencionales y como eléctricos ocupan espacio público que debería ser utilizado por la ciudadanía, su retirada de la vía pública exige suficientes aparcamientos (tanto disuasorios conectado con transporte público, como privados de bajo coste) para que ese espacio que ocupan sea revertido a la ciudadanía. Por último, hay que hacer pedagogía explicando que estas medidas son en beneficio de la salud de las personas, mujeres, hombres, niñas, niños y mayores, y también de la cohesión social. Las ciudades son para las personas, eje que no debe olvidarse.

- g) **El uso de la bicicleta** no puede ser interpretado como un ataque a los peatones (ambos son aliados en la defensa de una movilidad sostenible), debe ser usado siempre como un elemento positivo en cuanto a la reducción del tráfico que su vez genera beneficios para la ciudadanía. De la misma forma no debe ser una fuente de conflicto con el uso del automóvil privado, al contrario, tiene que ser visto por el conjunto de la sociedad, incluidos los automovilistas que no tienen más remedio que usar el automóvil para su trabajo, como beneficioso al reducir el tráfico innecesario y contaminante. En general, es

muy importante establecer estrategias positivas, no de confrontación social, hay que ganarse al conjunto de la sociedad.

- h) **Cada ciudad tiene su propia idiosincrasia** y hay que adaptar las soluciones que vamos proponiendo a su realidad, en unas habrá que recorrer más camino que en otras, pero en general dentro del marco que vamos estableciendo.
- i) **Importancia de los desplazamientos de las trabajadoras y trabajadores a los polígonos industriales o al centro de trabajo.** Implantar transporte público eficiente junto con la colaboración de las empresas en cuanto a unificación de horarios o implementación de transporte propio. Se apunta el caso especial de Mallorca de escasez absoluta de transporte público.
- j) **Modelos de ciudad: se expresan políticamente de manera diferente.** La ciudadanía debe conocer tales propuestas y tomar posición respecto a qué modelo de ciudad quiere defender. En ese contexto, el movimiento vecinal puede jugar un gran papel expresando, de forma independiente, por qué modelo está y cuáles son sus razones para defenderlo.
- k) Se plantea **como debate si el derecho a una movilidad sostenible debería ser recogido por la Constitución**, en especial por la importancia de la accesibilidad para todas las personas.
- l) Se ve necesaria una **regulación más estricta de los “vehículos de movilidad personal”** en especial la suscripción de seguros que hoy no son obligatorios.

Aclaración: Resumen normativa vigentes vehículos de movilidad personal

- No se puede circular por las aceras y está prohibida la circulación en vías interurbanas, travesías, autopistas, autovías o túneles urbanos.
- Las señales y reglamento de tráfico es el mismo que aplica al resto de vehículos, como coches y motos.
- Respecto al conductor, la DGT establece que mientras circula con su patinete eléctrico:
- Está sometido a las mismas tasas máximas de alcohol permitidas por la Ley de Seguridad Vial, así como a la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo
- Tampoco se puede llevar auriculares puestos, ni hacer uso del móvil o cualquier otro dispositivo mientras vas conduciendo.
- Siempre que se circule de noche es obligatorio que el patinete cuente con alumbrado y es aconsejable una prenda reflectante.
- La edad mínima para poder circular en una vía pública con un patinete eléctrico es a partir de los 16 años.
- Por último, respecto al casco, la normativa deja la obligatoriedad del mismo abierta a lo que considere cada municipio en sus respectivas ordenanzas.

- En la actualidad el seguro para patinetes eléctrico **no es obligatorio**, si bien, algunas ciudades como Barcelona, Alicante o Benidorm están muy cerca de establecer su obligatoriedad como requisito para poder circular.
- m) El urbanismo es clave para que las ciudades se construyan para las personas. Se trata de evitar traslados innecesarios, **la ciudad de los 15 minutos es una referencia** interesante, hay que trasladar la idea de que peatonalizar es positivo para el conjunto de la sociedad, por razones de salud, de sociabilidad y de buena convivencia. Estamos por la ciudad compacta, no por la ciudad dispersa.

5. PROPUESTAS

5.1.- Mejorar el Transporte Público, la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta:

Nivel Estatal:

- Transformar la red de ferrocarril de un modelo radial a un modelo en malla con tiempos mínimos de interconexión.
 - ✓ **Medio y largo plazo**
- Aumentar el tráfico de mercancías por ferrocarril, al menos a la media europea.
 - ✓ **Corto y medio plazo.**
- Abrir paso a los trenes de **VELOCIDAD ALTA FRENTE A ALTA VELOCIDAD**
 - ✓ **Corto y medio plazo**
- Ampliar la red en malla del transporte público y aumentar la frecuencia de los servicios. Contemplar el transporte público como un todo integrado.
 - ✓ **Corto y medio plazo**
- Introducir vehículos eléctricos, híbridos, pila combustión, motores de hidrógeno, ... en la flota de transporte público. Ofrecer incentivos.
 - ✓ **Corto y medio plazo**

Autonómico/estatal (independiente de quien tenga las competencias):

- Mejorar ostensiblemente las **comunicaciones entre las capitales de provincia y ciudades importantes** (todos los tipos, predominando transporte por ferrocarril).
- Cercanías:
 - ✓ **Aumento de inversión elemento clave.**
 - ✓ Mejora con la interconexión a la red estatal.
 - ✓ Fijar conexión con las redes locales y metropolitanas.
 - ✓ **Urgente: corto y medio plazo.**

- Implementar carriles exclusivos para autobuses mínimamente contaminantes en autopistas.
✓ **Corto y medio plazo**
- Introducir vehículos eléctricos e híbridos en la flota de transporte público y privado.
✓ **Corto y medio plazo**

Local/ metropolitano.

- Fomento del transporte público **integrado** como eje transformador de las ciudades y áreas metropolitanas.
✓ **Urgente, corto plazo.**
- Necesidad de autoridades supralocales que trabajen desde una perspectiva global unificando competencias.
✓ **Urgente**
- Diseño urbano ligado a una reducción del tráfico privado. La importancia de la ciudad compacta.
✓ **Corto y medio plazo.**
- Fomento la movilidad a pie. La ciudad de 15 minutos.
✓ **Corto y medio plazo.**
- Fomento del uso de la bicicleta:
 - ✓ Construir más carriles bici seguros y conectados.
 - ✓ Establecer sistemas de bicicletas compartidas en la ciudad.
 - ✓ Promover campañas de concienciación sobre los beneficios del ciclismo.
 - ✓ **Corto plazo.**
- Creación las Zonas de Baja Emisión:
 - ✓ Limitar el acceso de vehículos contaminantes en zonas urbanas centrales. Impidiendo segregaciones sociales.
 - ✓ Ofrecer incentivos para el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones.
 - ✓ Incrementar el transporte público no contaminante.
 - ✓ **Corto plazo**
- Desarrollo Infraestructuras Peatonales:
 - ✓ Ampliar y mejorar las aceras y zonas peatonales. Exclusivo uso público. No terrazas.
 - ✓ Crear áreas verdes y parques que fomenten el caminar.
 - ✓ Establecer cruces peatonales seguros y accesibles.
 - ✓ **Corto plazo**
- Promoción el Carsharing (multipropiedad) y el Ridesharing (compartir larga distancia):
 - ✓ Fomentar el uso de vehículos compartidos para reducir el número de coches en circulación.
 - ✓ **Corto plazo**

- En el reparto de corta distancia fomento del **uso de vehículos no contaminantes**.
✓ **Corto plazo**

5.2.- Educación y Concienciación:

- Realización de campañas de educación vial que promuevan comportamientos sostenibles.
✓ **Corto plazo**
- Sensibilización ciudadanía sobre los beneficios de la movilidad sostenible para el medio ambiente y la salud.
✓ **Corto plazo**
- Cambio el lenguaje de imposición por el de **explicación comprensiva** evitando confrontaciones entre el propio vecindario y subrayando los aspectos positivos para la salud y para una vida más agradable.
✓ **Corto plazo**

5.3.- Innovación y Tecnología:

- Integración de soluciones tecnológicas como apps de movilidad que permitan planificar rutas sostenibles.
✓ **Corto plazo**
- Utilizar big data y la IA para optimizar las rutas de transporte y reducir tiempos de viaje.
✓ **Corto plazo**
- Fomento de investigación y desarrollo del tipo motores de “pila de combustión” y todo tipo de opciones no contaminantes.
✓ **Corto plazo**

5.4.- Planificación Urbana Sostenible:

- **Las ciudades y su entorno representan diferentes situaciones** y por tanto las propuestas son orientaciones generales que hay de adaptar.
✓ Análisis concretos del espacio concreto.
✓ **Corto y medio plazo**
- Diseño de **ciudades compactas** que reduzcan la necesidad de desplazamientos largos frente a la expansión en “mancha de aceite” y dispersión, fruto de un urbanismo caduco.
✓ **Corto y medio plazo.**
- Fomento del desarrollo de "**ciudades de 15 minutos**", donde los servicios básicos estén a corta distancia de los residentes. Hacia el policentrismo en las grandes ciudades.
- **Desarrollo coherente** de los estudios realizados para el establecimiento de los planes de movilidad con la planificación urbanística y las inversiones que se realizan.

Documento elaborado a partir de las propuestas de la Asamblea de CEAV celebrada en Badalona (11 de marzo 2023), materiales del Ministerio de Transportes y Movilidad, debates de la asamblea general de CEAV celebrada en Lugo (23 y 24 de noviembre 2024) y otros materiales dispersos.