

Manifiesto de la Movilidad Activa

Coordinado por

EL FUTURO
DE LA
MOVILIDAD





Manifiesto de la Movilidad Activa

Prólogo	3
Orígenes y justificación	6
Autoría y organizaciones	9
Introducción y contexto	11
Metodología y mapa sistémico	17
Desarrollo de los workshops	21
Palancas y líneas de actuación	30
Banco de proyectos e iniciativas	41
Anexo: Fichas de las organizaciones	49



Prólogo →

Construyendo el presente y futuro de la Movilidad Activa

El sector transportes representa el 29% del total de emisiones de gases de efecto invernadero responsables del calentamiento global. De ese porcentaje, el 93% lo representa el transporte terrestre (coches, camiones, autobuses, furgonetas, etc.). Tenemos, por tanto, la imperiosa necesidad de **acelerar la transición a una movilidad descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la salud.**

Urge, además, **reequilibrar el espacio público** de nuestros municipios en relación con el modelo de movilidad. Debemos recuperar para el grueso de la ciudadanía buena parte del espacio público que actualmente está destinado a la circulación y aparcamiento de automóviles privados, que usan una minoría de la población. Las **Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs)** que deben definir los municipios españoles de más de 50.000 habitantes constituyen una excelente oportunidad para ello. El futuro cercano debe deparar ciudades con mejor transporte público colectivo, por supuesto electrificado con fuentes renovables, y un peso mucho más significativo de la **movilidad activa (desplazamientos a pie y en bicicleta)**. La movilidad activa tiene la virtud de, en intermodalidad con el transporte

público colectivo, detraer usuarios de los coches particulares. Además, en los municipios en los que la movilidad activa goza de buena representación en el reparto modal y el espacio público es amable con la marcha a pie y en bicicleta, la infancia y las personas mayores tienen mayor autonomía y seguridad en sus desplazamientos cotidianos. El fin último es generar **municipios con óptima calidad del aire, más saludables, habitables, sostenibles y resilientes.**

La movilidad activa produce, en definitiva, un **enorme valor al conjunto de la sociedad** en términos de movilidad, accesibilidad, habitabilidad, salud, economía, equidad, sociabilidad y sostenibilidad. Produce beneficios no solo a las personas que se mueven a pie o en bicicleta, sino también a aquellas otras personas que no lo hacen, pues libera espacio y reduce la contaminación atmosférica y acústica.

- **Movilidad:** reduce la congestión y velocidad del tráfico y mejora la seguridad vial.
- **Accesibilidad:** en intermodalidad con el transporte público, genera accesibilidad a las distintas zonas de la ciudad en

condiciones de sostenibilidad. Además, la movilidad activa asegura la accesibilidad universal, con independencia del nivel de renta, estudios (carnet de conducir), género, edad e incluso capacidad física.

- **Habitabilidad:** contribuye al calmado del tráfico, resta automóviles privados de las calles y genera un espacio público más amable para todos los grupos de población.
- **Salud:** reduce el sedentarismo y el riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares, mejora la salud física y mental e incrementa la esperanza de vida.
- **Economía:** revitaliza los barrios, favorece la economía de proximidad y el mantenimiento de empleos.
- **Equidad:** permite avanzar hacia una sociedad más equitativa e igualitaria.
- **Sociabilidad:** la movilidad no motorizada y, en general, una menor velocidad en los desplazamientos facilitan la interacción y el encuentro social.

- **Sostenibilidad:** la movilidad a pie y en bicicleta contribuye a la descarbonización de nuestros municipios, no genera emisiones ni produce ruidos y contribuye al ahorro energético. La bicicleta y los modos activos son sinónimo de eficiencia energética. Con los precios de los carburantes y de la electricidad disparados, la movilidad activa se convierte en la alternativa más eficiente tanto para reducir la demanda energética como para mitigar el impacto en los bolsillos.

La vital importancia de la movilidad activa para la consecución de ciudades más habitables, saludables, sostenibles y seguras, representa una extraordinaria ventana de oportunidad para la colaboración, real y efectiva, de todos los agentes del sector en pos de esta visión. Es el momento de que todos los agentes **colaboremos y trabajemos juntos** y alumbremos una **visión compartida** en torno al presente y futuro de la movilidad activa, construyendo una **referencia para las Entidades Locales** que les ayude al despliegue de políticas audaces e implementación de ambiciosas líneas de actuación. Ello es especialmente pertinente en el momento actual, pues, a pesar del apoyo

social y político del que goza la movilidad activa, y especialmente la movilidad en bicicleta, se necesita seguir avanzando en políticas y medidas que normalicen y generalicen su uso. Se trata de una cuestión capital para cumplir con el objetivo de reducir un 55% las emisiones de CO2 en 2030 con respecto al nivel de 1990.

Esta referencia - que hemos llamado **Manifiesto de la Movilidad Activa** - está, por supuesto, plenamente alineada con los objetivos de descarbonización del transporte marcados por el Gobierno; la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada; la Estrategia Estatal por la Bicicleta; y la Carta Europea de los Derechos del Peatón; y la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud. Con este propósito nace el **Manifiesto de la Movilidad Activa** que tiene entre manos. ■



Sergio Díez
Director, Hub de
Movilidad Conectada



Luis Morales
Relaciones Externas,
Alianza 'El Futuro
de la Movilidad'



Orígenes y justificación →

Orígenes y justificación

En 2020, impulsado por Connected Mobility Hub¹, un nutrido grupo de organizaciones, públicas y privadas, pusimos en marcha un estimulante proceso de creación colectiva con el objeto de entender las barreras y activar las palancas necesarias para acelerar el cambio hacia una **movilidad más sostenible, eficiente y centrada en las personas**.

Nació así el primer manifiesto, que en aquel momento se enfocó en la movilidad multimodal (**Manifiesto de la Movilidad Multimodal**, se llamó) para maximizar las opciones de integración de los distintos modos de transporte y ofrecer a la ciudadanía soluciones alternativas al automóvil privado, especialmente en el contexto de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) y progresiva restricción del acceso en automóvil privado al interior de las ciudades.

Aquel proceso fue sumando nuevos actores y el marco del Connected Mobility Hub, muy centrado en las startups, se quedó corto. Las organizaciones públicas y privadas decidimos dar un paso adelante y conformar una verdadera **alianza público-privada**, que tuviese la capacidad de articular un **modelo de cambio** completo, **basado en la colaboración y la innovación**, fuera el paraguas para el desarrollo de los Manifiestos y sirviera de cauce para **acelerar la transformación**

El Futuro de la Movilidad trabaja con todos los actores para ofrecer soluciones en las principales áreas de oportunidad, transformar el sector y avanzar hacia su descarbonización

sostenible del sector, con el concurso de todos los actores y sin dejar a nadie atrás. Nació así **El Futuro de la Movilidad**. Hoy día, ayuntamientos de toda España, así como empresas y startups, son miembros de esta alianza, que lleva a cabo proyectos colaborativos que aceleran la transformación sostenible de la movilidad.

El Futuro de la Movilidad trabaja con todos los actores, públicos y privados, para ofrecer soluciones en las principales áreas de oportunidad que resultan clave para transformar el sector y avanzar hacia su descarbonización. Por ejemplo:

- Movilidad multimodal.
- Movilidad activa.
- Movilidad eléctrica.
- Logística de última milla.
- Movilidad autónoma.
- Movilidad rural.

Como puede comprobarse, se evitan deliberadamente intereses sectoriales parciales y aislados y se pone el **foco en las grandes áreas de oportunidad**. Esta identificación de áreas de oportunidad permite sentar las bases de los diferentes Manifiestos, los cuales constituyen una visión compartida del sector y una referencia en torno a cada una de las áreas de oportunidad.

Finalizado el proceso de construcción del Manifiesto de la Movilidad Multimodal en 2020 y su posterior difusión en 2021, la alianza ha trabajado

¹Connected Mobility Hub es el ecosistema de innovación en nuevas movilidades de referencia en España. Está constituido por más de 140 startups del ámbito de la movilidad y el transporte. En colaboración con otros agentes clave del sector, organiza actividades de promoción y escalado de startups, proyectos de innovación abierta, programas de aceleración, foros anuales de inversión, entre un largo etcétera.

Este Manifiesto va a permitir **enfocar mejor las políticas locales de sostenibilidad urbana y poner en marcha actuaciones concretas orientadas a maximizar la movilidad activa**

en 2022 en dos nuevos manifiestos: el Manifiesto de la Logística Urbana, elaborado en la primera mitad del año y presentado en septiembre, y el Manifiesto de la Movilidad Activa, iniciado en otoño y que ha sido publicado en febrero de 2023.

El objetivo es generar ciudades **más habitables, saludables, seguras y con mejor espacio público**

El **Manifiesto de la Movilidad Activa** que tiene entre manos constituye una **visión compartida** en torno a las palancas que debemos activar y las líneas de actuación que debemos desplegar para maximizar la movilidad en medios no motorizados (a pie y en bicicleta) en nuestros municipios, en aras de una mayor **habitabilidad, sostenibilidad, equidad social y resiliencia**. Se trata de una **referencia útil para los gobiernos locales, las empresas y la ciudadanía**, que va a permitir enfocar mejor las políticas locales de sostenibilidad urbana y poner en marcha actuaciones concretas orientadas a maximizar la movilidad activa. El objetivo último es generar **ciudades más habitables, saludables, seguras y con mejor espacio público**, en las que las personas se sitúen en

el centro de un nuevo modelo de ciudad que responda a una estrategia urbana y territorial acorde a la actual situación de **emergencia climática y sanitaria**.

Aunque la iniciativa parte de la Alianza **“El Futuro de la Movilidad”**, el Manifiesto es una **obra colectiva** en la que **diversas organizaciones de carácter público y privado han desempeñado un papel esencial**. ■



Las personas, en el centro de un nuevo modelo de ciudad **que responda a la actual situación de emergencia climática y sanitaria**



Autoría y organizaciones →

Autoría y organizaciones

Este Manifiesto de la Movilidad Activa que tiene entre manos es **resultado del esfuerzo colectivo de un buen número de personas y organizaciones, tanto de carácter público como privado**. Bajo la coordinación de la Alianza de innovación y colaboración público-privada El **Futuro de la Movilidad**, varias **administraciones públicas, empresas, startups y asociaciones** de la sociedad civil han unido esfuerzos para generar esta referencia y consensuar una visión común en torno al presente y futuro de la movilidad activa.

La relación de personas y organizaciones que han contribuido a este Manifiesto se listan a continuación, empezando por la organización coordinadora y siguiendo por los ministerios, administraciones locales, empresas, startups y asociaciones, sin que de este orden se pueda inferir un papel decreciente o menos importante. Las **contribuciones de estas organizaciones han resultado fundamentales e imprescindibles** para el éxito de este singular proceso de colaboración público-público y público-privado. Todas ellas, desde su ámbito de actuación, han aportado elementos y matices sumamente valiosos, enriqueciendo notablemente el documento y permitiendo alcanzar un claro **consenso** en torno a la versión final del Manifiesto.

- Luis Morales, *Alianza El Futuro de la Movilidad*.
- Sergio Díez, *Alianza El Futuro de la Movilidad*.
- Daniella Rodríguez, *Alianza El Futuro de la Movilidad*.
- Marta Ramírez, *Alianza El Futuro de la Movilidad*.
- Antonio Pérez Peña, *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*.
- Javier de las Heras, *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*.
- Ana Gil, *Ministerio de Sanidad*
- Pilar Pereda, *Ayuntamiento de Alcorcón*.
- Javier Carvajal, *Ayuntamiento de Madrid*.
- M^a Dolores Ortíz, *Ayuntamiento de Madrid*.
- Julio Fernández, *Ayuntamiento de Elche*.
- Esther Díez, *Ayuntamiento de Elche*.
- Diego Gómez, *Ayuntamiento de Sevilla*.
- Karlos Belasko, *Diputación Foral de Bizkaia*.
- Ángel Anero, *Diputación Foral de Bizkaia*.
- Ignacio Ramos, *EMT de Madrid*.
- Nuria Blanco, *Las Rozas Innova*.
- Luis Costa, *Decathlon*.
- Blanca Alonso, *Decathlon*.
- Laïla Alsoued, *Decathlon*.
- Íñigo García, *Decathlon*.
- Benjamí Aguilar, *Red de Ciudades por la Bicicleta*.
- Ruth Lamas, *Red de Ciudades por la Bicicleta*.
- Antoni Poveda, *Red de Ciudades por la Bicicleta*.
- Ana Montalbán, *Red de Ciudades que Caminan*.
- Sonia Jichi, *Coordinadora Andando*.
- María Cifuentes, *Asociación A Pie*.
- Félix Martínez, *Andando Burgos*.
- Laura Vergara, *Coordinadora en Defensa de la Bici (CONBICI)*.
- José Almendros, *Coordinadora en Defensa de la Bici (CONBICI)*.
- Jesús Freire, *Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE)*
- Euro Guerrero, *Livall*.
- Antonio Relaño, *Bird*.
- Esther Rabadán, *Aire Mobility*.
- Carlos Aguado, *Wifly*.
- Andrés Herrera, *Gocleer*.
- Jaime Novo, *Ciclosfera*. ■



Introducción y contexto →

Introducción y contexto

Desde la **Revolución Industrial**, el acceso a materias primas, fuentes de energía no renovables y maquinaria -como, por ejemplo, el coche- ha sido cada vez mayor, permitiendo que los municipios se hayan desarrollado en torno al uso de las mismas, en gran medida porque se han considerado, erróneamente, bienes infinitos. La **era del petróleo abundante y barato** ha permitido a nuestra sociedad protagonizar una extraordinaria expansión urbana y metropolitana en las últimas décadas. Todo ello apoyado en una **ordenación del territorio** y **planificación urbana** que genera lejanía y facilita los desplazamientos en vehículos a motor, potenciada por un **sistema de transportes** diseñado para recorrer grandes distancias a velocidades elevadas y que tiene en el coche su bastión fundamental, tanto por la capacidad de recorrer mayores distancias en menor tiempo como por la facilidad en los recorridos. Nuestras ciudades se llenaron rápidamente de grandes avenidas y calles con varios carriles, al tiempo que se atascaban de coches. Entre la circulación y el aparcamiento, a ellos hemos consagrado el 80% del espacio público, con las consiguientes disfunciones y graves impactos en el ámbito social (deterioro de la salud física y mental, accidentes, muertes prematuras, etc.), ambiental (contaminación atmosférica y acústica, calentamiento, impermeabilización del suelo, etc.) y económico (coste de infraestructuras, energía, etc.). Ciertamente, los actuales niveles de movilidad motorizada se han convertido en una **grave amenaza para la salud pública**.

Entre la circulación y el aparcamiento, hemos consagrado a los coches el 80% del espacio público de nuestros municipios

Esta era ha acabado. Superado el **pico de producción** (en realidad, extracción) del petróleo, la **crisis energética y de materiales** actualmente en curso apunta a un horizonte en el que no nos podremos mover en coche con la frecuencia y despreocupación a las que nos habíamos acostumbrado.

Sencillamente, no vamos a tener energía para ello. Fósil desde luego que no, pero es que aquella otra que pueda ser transformada -la energía ni se crea ni se destruye, tan sólo se transforma, reza el **Primer Principio de la Termodinámica**- a partir de fuentes renovables tampoco nos va a alcanzar para mantener la movilidad motorizada en sus niveles actuales, pues tales niveles fueron posibles gracias a una energía fósil abundante y barata que ya no tendremos, amén de que una parte significativa de esa energía renovable la deberemos haber encauzado hacia el mantenimiento de la actividad industrial y las condiciones de habitabilidad y confort de nuestras viviendas, por ejemplo.

Con otras palabras, hemos dejado que la movilidad actual sea tan dependiente de fuentes no renovables de energía que es materialmente imposible que las nuevas fuentes renovables puedan abastecer semejante demanda de movilidad motorizada. Ello choca con los límites biofísicos del planeta. En definitiva, el **sector transportes va necesariamente a contraerse**, por las buenas o por las malas. Hagámoslo por las buenas, de forma previsora, minimizando los impactos y asegurando la equidad social.

Implica rediseñar el espacio público y dotarnos de una nueva jerarquía viaria. Asimismo, implica crear más y mejores zonas de estancia, así como meter más verde en la ciudad.



Pero no se trata solo de una **transformación energética**, pues nos encontramos también ante un **enorme cambio demográfico, social y cultural**. La población está cada vez más envejecida y evita (o directamente no puede) usar el coche; las familias se movilizan para que los niños y niñas recuperen la calle y, por tanto, su autonomía; el espacio público empieza a ser entendido de nuevo como la extensión de nuestros hogares, muchas veces exiguos y, frente al sueño americano de la casa con jardín, vuelve a cobrar fuerza el ideal mediterráneo de vivir en lugares animados, donde los servicios y la

Debemos apostar por un urbanismo compacto y recuperar la escala de barrio

No se trata solo de una transformación energética.
Nos encontramos también ante un enorme cambio demográfico, social y cultural

gente están cerca. Y, sobre todo, empezamos a ser conscientes de la importancia que la actividad física cotidiana tiene para la salud, tanto la nuestra como la del planeta. La movilidad activa permite un envejecimiento más saludable de la población, al facilitarse un estilo de vida más activo, con mayor interacción y encuentro social.

Por ello, resulta urgente planificar qué vamos a hacer con nuestros municipios, pues ya no van a ser como antes. Debemos apostar por un **urbanismo compacto**, que mezcle usos y funciones, recuperando la **escala de barrio** para no tener que ir demasiado lejos para satisfacer nuestras necesidades cotidianas (ir al trabajo, al lugar de estudios, a hacer la compra, etc.).

La ciudad de las distancias cortas permite poner a las **personas en el centro**, otorgando protagonismo a los **desplazamientos a pie y en bicicleta**. Implica rediseñar el **espacio público** y dotarnos de una **nueva jerarquía viaria** en la que el coche ha perdido lógicamente su hegemonía

actual. Asimismo, maximizar las posibilidades de la movilidad activa o no motorizada (a pie y en bicicleta) implica crear más y mejores **zonas de estancia**: los bancos son infraestructuras esenciales para la movilidad a pie de las personas que se mueven con dificultad, así como lugares centrales para el encuentro y la socialización. Implica, también, meter **más verde en la ciudad**, pues deberemos dotarnos de aceras sombreadas, plazas, corredores verdes, etc.

La restricción a los coches particulares -seguirá habiendo coches, pero menos que ahora y bastantes serán de uso compartido- no tenemos que verla como una privación dolorosa. Al contrario, va a ser una de las grandes palancas para avanzar hacia **municipios más habitables, saludables y resilientes en el contexto de cambio climático** en el que estamos inmersos. Disfrutaremos de menos atascos y accidentes, mejor espacio público, un aire más limpio y una revitalización del comercio local y de la vida en los barrios. Junto con el verde urbano, la "producción" (léase transformación) de energía renovable o la economía circular, la movilidad activa debe formar parte de una estrategia territorial de adaptación al cambio climático. Y de esta **estrategia**

urbana y territorial frente al cambio climático debe surgir un **nuevo modelo de ciudad**.

Además, el impulso del uso de la bicicleta, el caminar y la movilidad activa es también una **cuestión muy importante de salud pública**. Según informes del Ministerio de Sanidad, el sedentarismo es el cuarto factor de riesgo de mortalidad en el mundo. En España, el 17,4% de la población adulta sufre obesidad, mientras un 44% de los hombres y un 30% de las mujeres padecen sobrepeso. Entre los niños, la obesidad también crece afectando a un 10,3% de los menores de 17 años. Según un estudio publicado por el British Medical Journal, quienes van al trabajo en bicicleta tienen un riesgo un 52% inferior de morir a causa de una enfermedad cardíaca y un 40% inferior de morir de cáncer. Por supuesto, también es una cuestión de **salud mental**: el modelo de ciudad de distancias cortas, con protagonismo de la movilidad activa, permite una mayor interacción y encuentro social, multiplica las conexiones, permite detenerse, cambiar de rumbo, reinterpretar el patrimonio o redescubrir el paisaje y el paisanaje urbano, circunstancias que no permite la rigidez de la movilidad motorizada.

La movilidad activa permite un envejecimiento más saludable de la población, al facilitarse un estilo de vida más activo, con mayor interacción y encuentro social

Es importante abordar el **cambio cultural**. Los datos que se conocen en cuanto a hábitos de desplazamientos cotidianos nos dicen que el 60% de los desplazamientos urbanos son de menos de 5 km, una **distancia perfectamente abarcable en bicicleta**. Más bicicletas en las calles significa más calmado del tráfico, mayor habitabilidad del espacio urbano, más salud, seguridad, bienestar y, en definitiva, sostenibilidad. Además, las bicicletas tienen la virtud de ampliar el radio de servicio de las estaciones de

transporte público, haciendo que este sea accesible a mayores capas de población. También conocemos otro dato que nos habla del arraigo del coche en nuestra sociedad: un 25% de los desplazamientos urbanos son de menos de 1 km y la mitad de ellos se cubren con vehículos motorizados. Debemos pensar e impulsar estrategias que acaben con esta forma irracional de usar los vehículos motorizados y nos ayuden a considerar como asumibles y deseables desplazamientos activos cotidianos de media hora de duración.



Por otra parte, también son urgentes estrategias y acciones para el fomento de la **bicicleta eléctrica** para los trayectos de mayor distancia o desnivel, estando demostrada su eficacia en desplazamientos cotidianos de 10 km, e incluso más. Los **sistemas públicos de alquiler de bicicletas** han demostrado ser útiles para iniciarse en el mundo de las dos ruedas y probar la conveniencia de la bicicleta en los desplazamientos recurrentes al centro de estudio o trabajo. A menudo, estos nuevos usuarios acaban comprando una bicicleta para su uso particular y

El impulso del uso de la bicicleta, el caminar y la movilidad activa es una cuestión muy importante de salud pública.

En España, más de 11 millones de personas utilizan las bicicletas semanalmente.

Caminar es también muy importante. Constituye el modo de desplazamiento más directo, fácil, asequible y universal

terminan consolidando el hábito de desplazarse en bicicleta.

La huella de carbono de los viajes diarios es hasta un 84% menor para las personas que caminan o se desplazan en bicicleta que para las personas



que utilizan otros modos de transporte. Por cada kilómetro recorrido en bicicleta en lugar de en coche se ahorran 150 gramos de CO2. La buena noticia es que, en España, **más de 11 millones de personas utilizan la bicicleta semanalmente** y 6 millones la utiliza alguna vez para sus desplazamientos por razones de estudio o trabajo, según datos del último Barómetro de la Bicicleta.

No obstante, queda muchísimo por hacer, pues el 25% de las emisiones de CO2 en coche vienen de trayectos de menos de 5 km y el sector transporte en su conjunto es responsable de más del 30% de las emisiones de CO2 en la Unión Europea. En España, según el reciente Avance de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del MITECO, correspondiente al año 2021, el transporte por carretera por sí solo representa el 27,6 % del total del inventario.

En España, afortunadamente, tenemos un **contexto normativo favorable a la promoción de la movilidad activa**: la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, la Agenda Urbana Española y el desarrollo de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, constituyen el pilar fundamental con el que afrontar los retos de movilidad de esta década. En junio de 2021 se aprobó la Estrategia estatal por la bicicleta, que supone una de las actuaciones fundamentales dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, incluyéndose dentro del eje de actuación 1 "Movilidad para todos".

La **movilidad peatonal**, por su parte, es muy importante. Para empezar, porque de la proporción de desplazamientos en la ciudad de menos de 5 km que se hacen en coche, muchos de ellos podrían hacerse a pie, particularmente los que cubren distancias de menos de 2-3 kilómetros. Para seguir, porque es el **modo de desplazamiento más directo, fácil, asequible y universal**. Y, para finalizar, por las múltiples externalidades positivas que conlleva: caminar no sólo es desplazarse, también es una forma de hacer ciudad, ya que cuando caminamos o estamos en el espacio público estamos contribuyendo a su vitalidad (a nadie le gusta caminar por calles desoladas), vigilancia, cuidado y al refuerzo de la vida en colectividad. Caminar no contamina, no gasta, no excluye y no genera violencia vial. Para potenciar este modo de moverse y de habitar es necesaria una reducción drástica del

Debemos impulsar estrategias que acaben con esta forma irracional de usar los vehículos motorizados y nos ayuden a considerar como asumibles y deseables desplazamientos activos cotidianos de media hora de duración



La movilidad activa debe formar parte de una estrategia territorial de adaptación al cambio climático

tráfico motorizado, que hace del espacio público un lugar inhóspito para caminar y estar, así como una recuperación del espacio público a favor de las personas, apostando por un diseño que invite a caminar y a estar con tranquilidad y en condiciones saludables, seguras y confortables.

En aquellos contextos donde la densidad lo permita, el **transporte público colectivo** es un aliado indispensable de la movilidad activa para reducir trayectos en coche. En zonas poco pobladas, el

transporte público a demanda se está revelando como una opción indispensable. En cualquier caso, debe tenerse claro que, como demuestra la práctica, la promoción del transporte público sirve de poco si no se acompaña de restricciones al automóvil privado.

En definitiva, el **potencial de la movilidad activa es extraordinario** en nuestro país, sobre todo en el contexto de recuperación del ancestral **modelo de ciudad compacta, mediterránea, multifuncional, policéntrica, de distancias cortas**. En el marco de un **sistema de transportes multimodal**, que se adapta a las distintas necesidades de los usuarios, la movilidad activa juega un papel tremendamente importante en buena parte de nuestros desplazamientos cotidianos, ya sea por sí sola o en intermodalidad con otros modos.



No caben más prórrogas. Urge acelerar el ritmo de transformación del sector transportes en general y de los modelos de movilidad urbana en particular. Se trata de una responsabilidad ineludible en el actual contexto de **crisis energética, ambiental, climática y económica**.

El transporte público colectivo es un aliado indispensable de la movilidad activa

Hagamos de la necesidad virtud y pongámonos manos a la obra inmediatamente, pues ese horizonte de escasez energética y de materiales, crisis climática, reconfiguración urbana y territorial y cambio demográfico y cultural ya lo tenemos aquí y no podemos evitarlo. ■



Metodología y mapa sistémico →

Metodología y mapa sistémico

El proceso de construcción del **Manifiesto de la Movilidad Activa** ha implicado tejer una **estrecha red de colaboración** entre un variado número de actores, tanto públicos como privados, cuyo trabajo se enmarca en el ámbito de la movilidad activa, desde diferentes aproximaciones. La relación completa de organizaciones participantes en este Manifiesto se encuentra en el capítulo 2. Orígenes y justificación. Existe un **Anexo**, al final del documento, con **Fichas descriptivas de cada organización participante**, su papel en el ecosistema de la movilidad activa y ejemplos concretos de iniciativas y actuaciones que están llevando a cabo.

La colaboración entre estas organizaciones se ha materializado en la celebración de **4 workshops o sesiones de trabajo** donde hemos abordado las cuestiones y aspectos más fundamentales de la movilidad activa, identificado barreras, propuesto palancas y consensuado líneas de actuación y soluciones. Los workshops se han celebrado en la ciudad de Madrid, gracias a la implicación de su ayuntamiento, que generosamente ha cedido un equipamiento municipal (Madrid Innovation Lab) para la celebración de 3 de las sesiones de trabajo.

La cuarta y última sesión de trabajo se ha celebrado en el seno del 16º Congreso Nacional del Medioambiente (CONAMA 2022), gracias a la generosidad e implicación de la Fundación Conama. Las fechas y temáticas de estos workshops se expresan a continuación:

06 de octubre de 2022. Madrid Innovation Lab (c/Bravo Murillo, 39):
Workshop 1: Modelo de ciudad.

28 de octubre de 2022. Madrid Innovation Lab (c/Bravo Murillo, 39):
Workshop 2: Normativa e infraestructura.

18 de noviembre de 2022. Madrid Innovation Lab (c/Bravo Murillo, 39):
Workshop 3: Políticas e incentivos.

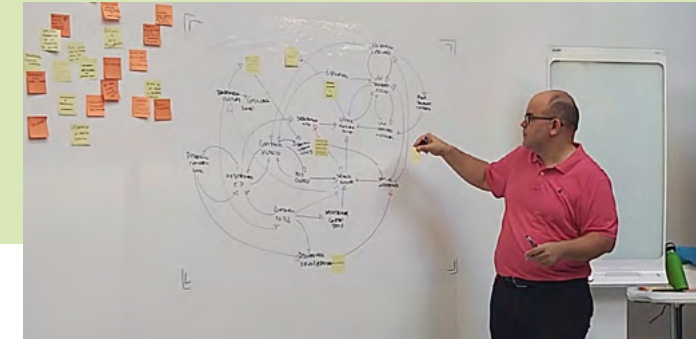
24 de noviembre de 2022. Palacio Municipal IFEMA, Actividad Especial de CONAMA 2022:
Workshop 4: Co-creación de soluciones.

En los workshops hemos empleado la **metodología de análisis sistémico**. Dada la complejidad, tanto de problemáticas como de soluciones, de la movilidad dentro de la ciudad, es necesario un enfoque de **sistemas adaptativos complejos** para trabajarla.

Presentados por El Futuro de la Movilidad y con la asistencia técnica en la facilitación de **Ideas Infinitas**, en estos workshops los participantes se han dividido en **grupos de 6-7 personas** para trabajar, de forma colectiva, en los distintos aspectos y temas propios de cada workshop, con una posterior puesta en común y debate final para consensuar las ideas y propuestas clave. Desde el punto de vista metodológico, estos workshops se han apoyado en **mapas sistémicos**, muy útiles para contrastar puntos de vista y debatir las cuestiones más relevantes. La utilización de mapas sistémicos ha permitido:

- Visibilizar la interdependencia de los distintos elementos que conforman la movilidad activa y su relación con el modelo de ciudad.
- Estimular el diálogo y la colaboración de los distintos agentes, así como el cuestionamiento de asunciones y modelos mentales.
- Facilitar la creación de una visión compartida, por parte de todas las personas y organizaciones participantes.

Talleres WS1 y WS2

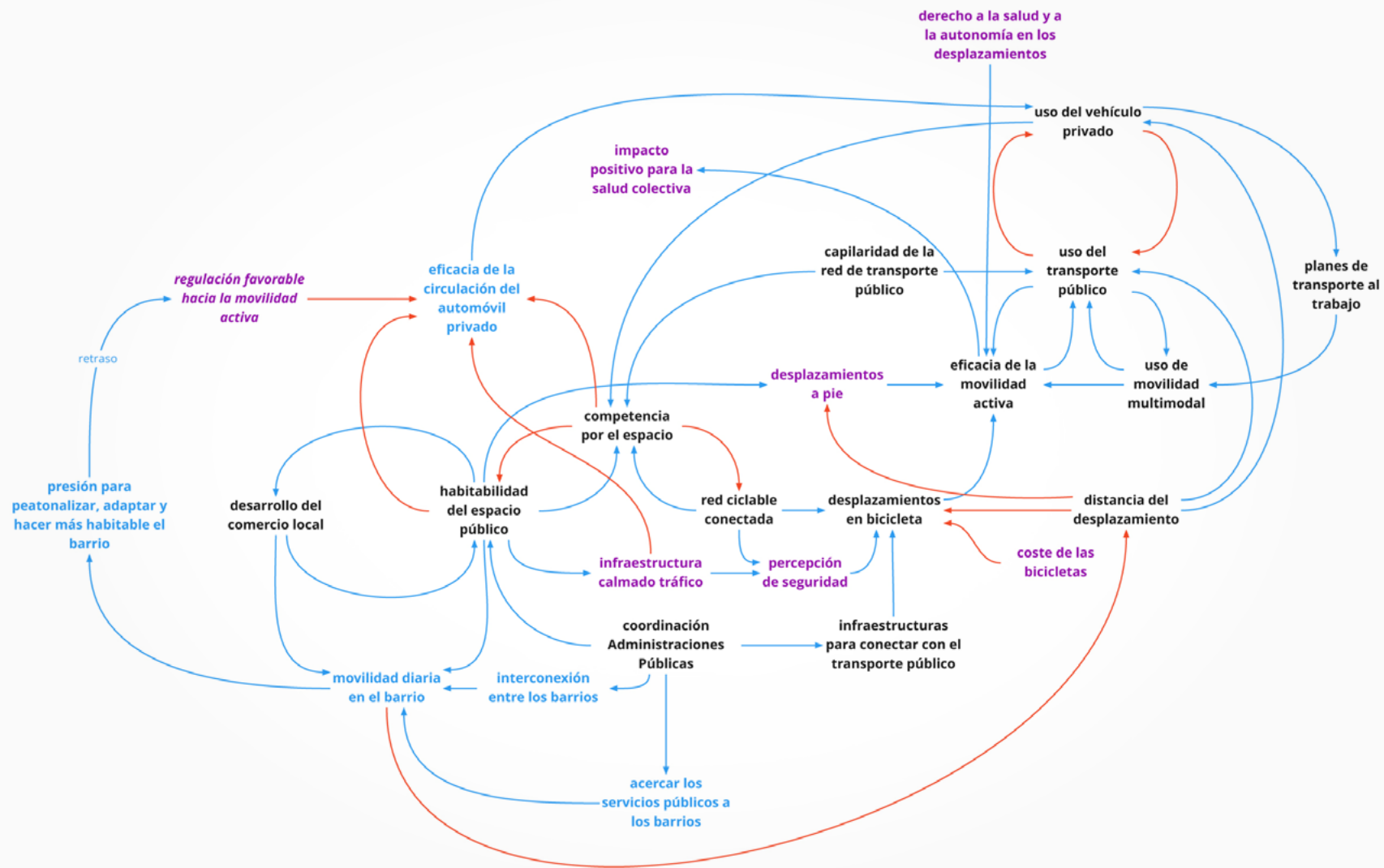


Durante el primer workshop se trabajó en un mapa sistémico (véase imagen, más abajo) donde las **flechas azules** indican una relación directa, es decir, cuando una variable aumenta la variable a la que apunta también aumenta y viceversa, por ejemplo, si aumenta la habitabilidad del espacio público aumenta el número de desplazamientos que se hacen a pie.

Las **flechas rojas**, por su parte, indican una relación inversa: cuando una variable aumenta, la variable a la que apunta disminuye y viceversa, por ejemplo, si aumenta la distancia de desplazamiento disminuyen los desplazamientos que se realizan a pie y en bicicleta.

Como resultado de las diferentes sesiones de trabajo se han añadido nuevos puntos en el mapa (señalados **en morado**), que también actúan en la movilidad. ■





Ejemplo de mapa sistémico realizado en los workshops.



Desarrollo de los workshops →

Desarrollo de los workshops

El objetivo de los workshops o sesiones de trabajo grupales ha sido generar una **visión compartida** entre las organizaciones participantes en torno al presente y futuro de la movilidad activa, con la meta de identificar palancas y consensuar líneas de actuación y soluciones.

ENTREVISTA PREVIA

Propósito

Con anterioridad al primer workshop, hemos realizado una entrevista a los primeros participantes confirmados (Ayuntamiento de Madrid, EMT de Madrid, Decathlon, Red de Ciudades por la Bicicleta, CONBICI y AMBE), con el propósito de explorar puntos de vista y recabar insights valiosos con los que generar una primera **versión simplificada del mapa sistémico** útil para el primer workshop, evitando partir de cero.

De este modo, en la primera sesión de trabajo grupal las diferentes personas participantes pudimos contar con un marco de referencia sobre el que comenzar a construir la visión compartida sobre la situación de la movilidad activa.

Aproximación

En primer lugar, hemos revisado la literatura disponible sobre los retos de la movilidad activa, así como repasado el trabajo realizado en el Manifiesto de la Movilidad Multimodal para

**En relación con la
movilidad en bicicleta,
las infraestructuras son un
factor crítico**

definir los puntos de entrada y de interés para **indagar sobre los obstáculos estructurales** que impiden que la movilidad activa sea el principal medio de desplazamiento elegido por los ciudadanos, teniendo en cuenta que caminar es algo natural para todas las personas y la bicicleta es un vehículo asequible económicamente y, además, el más eficiente desde el punto de vista energético.

Los descubrimientos generados con esta entrevista previa sugieren que la penetración y el uso de la movilidad activa está directamente relacionada con el contexto de cada municipio, sus espacios y la relación con otros tipos de movilidad

Asimismo, hemos prestado atención a la relación de las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos con la movilidad activa, así como las dinámicas de transformación constantes que sufren nuestras ciudades, condicionadas por factores económicos, sociales, normativos o de adaptación al cambio climático.

De forma específica, hemos indagado sobre el impacto de la regulación y las infraestructuras a la hora de generar el contexto adecuado para facilitar los desplazamientos a pie o en bicicleta, así como la necesidad de colaboración y alineamiento de los distintos actores para concretar y promover este tipo de movilidad.

y confort. Esto cuenta con retos importantes de reorganización y reurbanización del espacio público, así como de colaboración entre las distintas administraciones públicas.

La segunda fase tiene que ver con la integración de la bicicleta con otros medios de transporte, así como con las estrategias y planes de transporte al trabajo. Ello implica la concreción de un marco normativo que permita transportar las bicicletas en el transporte público, el despliegue de aparcamientos seguros en los conectores de movilidad o incentivos para la protección y la compra de bicicletas, por ejemplo.

La última fase está relacionada con los resultados intangibles para el municipio, el cambio cultural y las motivaciones para atraer a más ciudadanos y ciudadanas a utilizar la bicicleta como medio de transporte habitual, tanto desde el punto de vista de la salud como de la

transformación social. Esta última fase se manifestó como la más compleja de alcanzar y el verdadero reto para sumar un porcentaje significativo de personas a la movilidad activa en bicicleta.

Con toda esta información hemos elaborado un diagrama causal inicial y simplificado, donde recogemos los descubrimientos principales, así como sus interdependencias fundamentales con el objetivo de generar un marco para la primera conversación.

Sin un urbanismo de proximidad es del todo inviable un modelo de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta puedan ser protagonistas

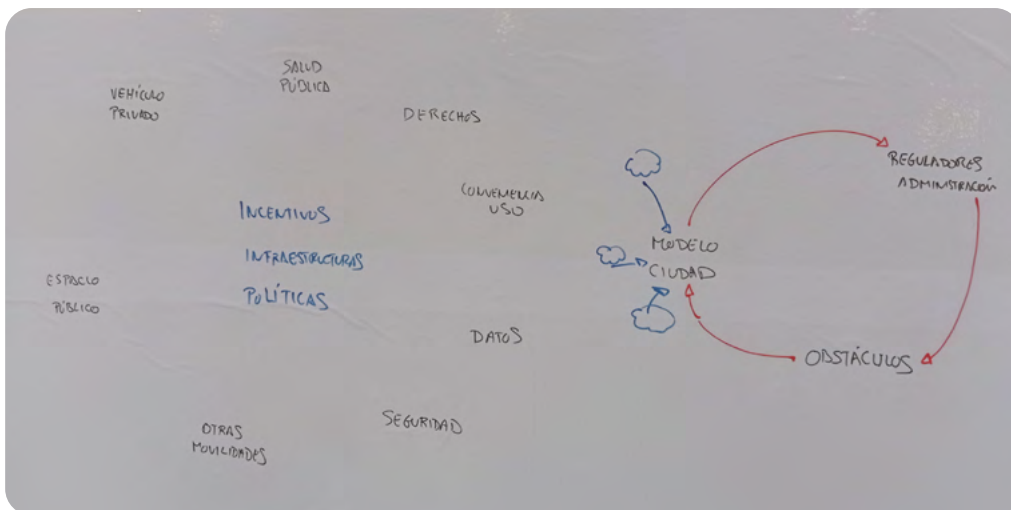
WORKSHOP 1: MODELO DE CIUDAD

Propósito

El propósito de esta sesión ha sido explorar con los participantes sus visiones sobre el modelo de ciudad, partiendo de la revisión de las claves que habíamos expuesto en el primer mapa resumen del proceso de entrevistas. Se trataba de realizar una **exploración ordenada de la movilidad activa** para debatir e incorporar sus perspectivas, así como para validar la lógica que íbamos capturando en el mapa.

Aproximación

Para esta exploración colectiva, el workshop o sesión de trabajo grupal ha girado en torno al diagrama causal. Comenzamos con una breve



introducción al pensamiento sistémico para explicar la lógica del diagrama causal y las consecuencias de los feedback de realimentación presentes en él.

A continuación hemos realizado una aproximación crítica al mapa, donde los diferentes participantes hemos cuestionado, desmentido o validado las ideas capturadas en el mapa, así como incluido cualquier idea, concepto o perspectiva que pudiera corregir o matizar lo que había sido capturado previamente en la entrevista preparatoria de este primer workshop.

Descubrimientos

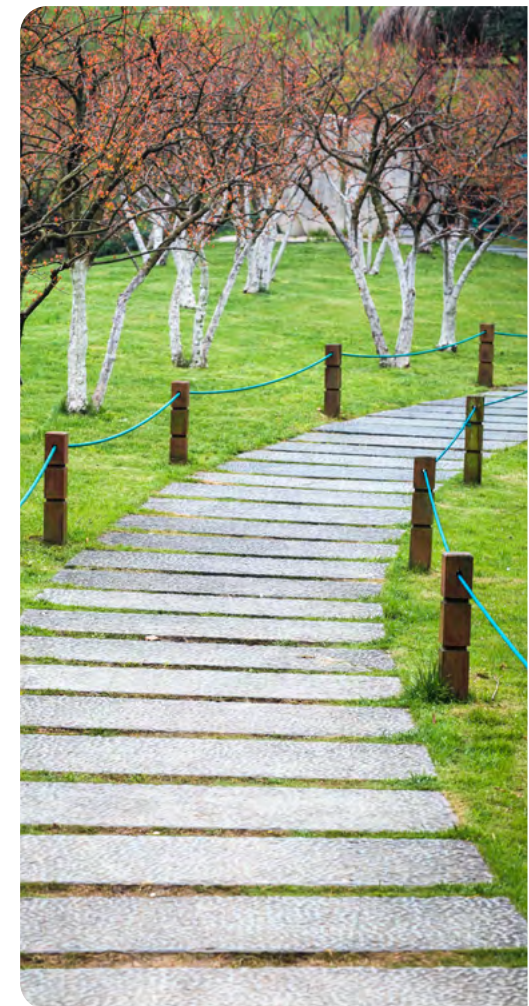
Hemos podido comprobar que la estructura básica del mapa sistémico era robusta y reflejaba fielmente los retos de la movilidad activa. Al mismo tiempo, hemos incorporado nuevas aportaciones que han añadido luz sobre algunas áreas que no habían sido tenidas en cuenta anteriormente, como el **"derecho a la movilidad de las personas"**. Esta perspectiva nos parece especialmente interesante porque pone el foco, no en las personas que usan a diario la movilidad activa, tanto caminando como en bicicleta, sino en aquellas

personas que no pueden hacerlo aun teniendo derecho a ello. Este podría ser un área de indagación para posteriores exploraciones en el contexto de la universalidad y accesibilidad de la movilidad.

Otro de los descubrimientos interesantes ha sido la **conexión de la movilidad activa con la salud**, y la oportunidad que esto supone para la colaboración entre los diferentes niveles de la administración a la hora de promover, diseñar e implementar políticas públicas que incentiven el uso de este tipo de movilidad.

La densidad de la red de transporte público en una determinada zona facilita los desplazamientos a pie y aumenta la habitabilidad del espacio público si va acompañada de medidas de reducción del tráfico motorizado privado

Finalmente, los participantes hemos evaluado **posibles puntos de palanca** en los que intervenir para crear el contexto en que la movilidad activa sea, de manera consistente, el principal medio de desplazamiento. Las infraestructuras y la regulación han sido las palancas más ampliamente respaldadas, así como la recuperación de la escala de barrio y la ciudad de distancias cortas (urbanismo de proximidad) como marco favorable que contribuya a la expansión de los desplazamientos a pie y en bicicleta en la movilidad cotidiana. Esta palanca es particularmente importante, pues sin un urbanismo de proximidad y una adecuada mezcla de usos y funciones creadora



de cercanía, es del todo inviable un modelo de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta puedan ser protagonistas.

WORKSHOP 2: NORMATIVA E INFRAESTRUCTURAS

Propósito

Complementando la importante cuestión del modelo de ciudad, el propósito de esta segunda sesión de trabajo ha sido guiar una reflexión colectiva en torno a la visión de un modelo de movilidad urbana que maximice la movilidad activa. A partir de esta visión nos hemos planteado de qué manera la **normativa** y las **infraestructuras** contribuyen u obstaculizan la consecución de este modelo.



Nuestra hipótesis es que, a partir de estos modelos de ciudad y de movilidad activa, el sector podría diseñar y recomendar acciones que nos acerquen a esta visión ideal.

Aproximación

A partir de la experiencia y criterio de las personas participantes, hemos definido el modelo de ciudad al que queremos tender como meta, desde la óptica de la movilidad activa. Seguidamente, hemos reflexionado sobre el modelo de movilidad activa más idóneo en términos de consecución del referido modelo de ciudad que nos hemos marcado como meta.

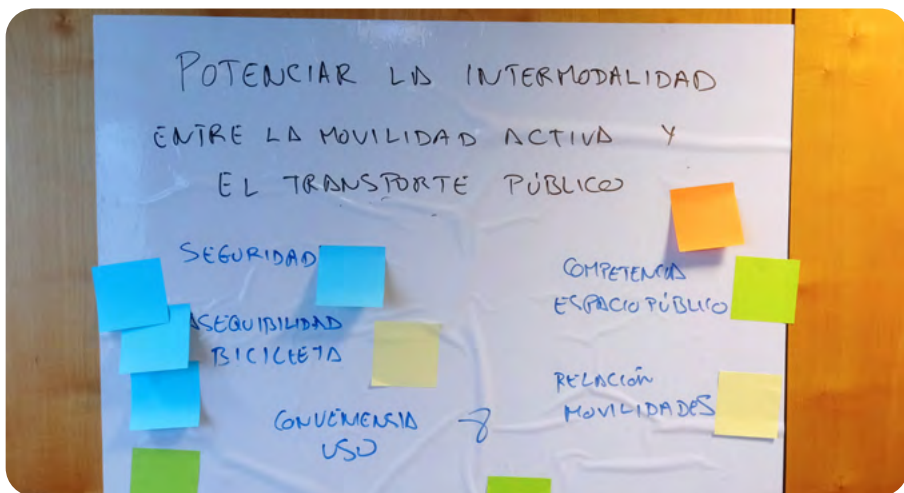
Una vez desarrollados estos dos modelos, el de ciudad y el de movilidad, hemos estado en disposición de establecer comparaciones con la situación actual para identificar posibles áreas de intervención y estrategias para la acción.

Descubrimientos

A través de las comparaciones, los y las participantes hemos descrito una ciudad con las siguientes características:

- Una ciudad habitable, que permita la interacción entre las personas, facilite la cohesión social y sea inclusiva.
- Una ciudad resiliente, saludable, sostenible y reconectada con la naturaleza.
- Una ciudad accesible, que permita a todos los y las ciudadanas desplazarse con autonomía y acceder a sus lugares de interés.

Acción política e importancia de PGOU y PMUS a la hora de influir en las iniciativas de cambio



Un factor común que hemos identificado es la **gran importancia de las relaciones interpersonales así como de aquellas con el entorno**, y los distintos intereses y necesidades asociados a estas relaciones.

Formulado de esta forma, el foco de interés queda desplazado ligeramente de las personas a las relaciones de las personas con el entorno. Desde la perspectiva de las personas participantes en la sesión de trabajo, este re-enfoque puede generar una transformación sistémica, no sólo de la movilidad sino de la ciudad en su conjunto. Creemos que centrar el foco exclusivamente en las personas, consideradas aisladamente, puede generar fragmentación si antepone el individuo y sus derechos a los de la sociedad en sí. Por ejemplo, si ponemos el foco en el hipotético derecho que un individuo pueda tener a desplazarse sin restricciones con su automóvil privado por la ciudad a pesar del impacto que este comportamiento cause al conjunto de la sociedad.

Por el contrario, si ponemos el foco en las “relaciones de las personas” nos obligamos a incluir al mismo nivel al resto de las personas, los recursos naturales, los espacios públicos, el trabajo, la regulación, etc., y a pensar en todas ellas de manera colectiva, como un sistema que tiene que alcanzar un **equilibrio dinámico** para ser viable y sostenible.

A la hora de relacionar el modelo de ciudad y el modelo de movilidad activa con el **desarrollo de la normativa** hemos puesto de manifiesto dos elementos fundamentales:

1. La acción política, limitada por el marco temporal de la legislatura, el apoyo ciudadano y la necesidad de resultados a corto plazo, que permita coger tracción en los proyectos de transformación como, por ejemplo, redes de bicarriles, redes de itinerarios peatonales,

Hemos identificado cuatro grandes ámbitos de intervención:
urbanismo,
espacio público,
intermodalidad y
comunicación e
incentivos

políticas de pacificación y calmado del tráfico, planes sectoriales, etc.

2. La importancia de PGOU y PMUS a la hora de influir en las iniciativas de cambio, así como la complejidad que tiene esta influencia debido al obligado cumplimiento de los primeros y el carácter más inspirador de los segundos.

Con respecto a las **infraestructuras**, nuestras propuestas han girado en torno a las peatonalizaciones y los espacios compartidos, los aparcamientos seguros para bicicletas, las redes de carriles-bici segregadas del tráfico motorizado e interconectadas entre sí y las interconexiones a nivel de barrio.

Como reto, hemos planteado también la gestión del sistema de competencias y la

Comunicación de los tiempos de emergencia en que nos encontramos para acelerar el cambio social hacia una mayor adopción de la movilidad activa

burocracia y la oportunidad de los mandatos europeos para iniciar proyectos en la ciudad que impulsen la transformación de manera ágil.

WORKSHOP 3: POLÍTICAS E INCENTIVOS

Propósito

El propósito de este taller ha sido guiar a los y las participantes para identificar los puntos de palanca que contribuyen a implementar la visión ideal de la movilidad activa, si ésta pudiera hacerse desde cero. A pesar de trabajar con una situación hipotética, esta metodología de trabajo nos ha permitido identificar más claramente qué aspectos de la movilidad actual pueden ser mejorados.

Aproximación

Hemos comenzado planteando qué **evidencias empíricas** observaremos si hubiéramos sido capaces de implementar correctamente el modelo de movilidad y modelo de ciudad que habíamos propuesto en la sesión de trabajo anterior. Se trata de una dinámica de *future thinking* que permite explorar qué señales del presente nos acercan a ese futuro deseado que habíamos definido previamente.

Partiendo del modelo de ciudad que habíamos declarado como deseable en la jornada anterior, los y las participantes nos hemos situado en el papel de los diferentes reguladores y hemos generado iniciativas que nos han permitido acercarnos al **modelo de ciudad**. Para generar los resultados del modelo que habíamos declarado como deseable nos hemos apoyado en herramientas clave del regulador: **incentivos y políticas públicas**.

Una condición de partida fue que las estrategias o intervenciones propuestas tenían que poder ser implementables dentro del contexto de la ciudad y la movilidad actual. Otros requerimientos y limitaciones fueron descartados debido al reducido tiempo de la sesión.

Descubrimientos

Cabe destacar que, en la categoría de incentivos, la mayor parte de las propuestas que hemos realizado se han referido, en realidad, a **desincentivos para el uso del automóvil privado**. Por otro lado, hemos hecho referencia a las ayudas para adquirir bicicletas, como la rebaja del IVA.

Otro punto a destacar ha sido la **construcción de narrativas**, la educación y la comunicación de los **tiempos de emergencia** en que nos

encontramos para acelerar el cambio social hacia una mayor adopción de la movilidad activa.

En nuestra opinión, todas estas iniciativas apuntan en la dirección correcta. Sin embargo, creemos que sería necesario -desde una perspectiva funcional de la movilidad-, explorar con mayor profundidad la relación entre la movilidad activa y otros modos de movilidad que deben intervenir también para consolidar un **sistema de transportes multimodal** que dé respuesta a toda la diversidad de situaciones y contextos que hay en la ciudad. También es necesario trabajar, de manera específica, la percepción que las personas tienen sobre la seguridad de la movilidad activa en sus distintas dimensiones.

WORKSHOP 4: CO-CREACIÓN DE SOLUCIONES

Propósito

El propósito de la última sesión de trabajo grupal, celebrada en el marco del 16º Congreso Nacional del Medioambiente (CONAMA 2022), ha sido generar ámbitos de intervención de los que pudieran desprenderse palancas y líneas concretas de actuación.

Oportunidad para la colaboración entre los diferentes niveles de la administración pública

Aproximación

Las personas participantes hemos identificado **cuatro grandes ámbitos de intervención**, a la luz de lo trabajado en las 3 sesiones precedentes:

1. Urbanismo

Recuperemos un urbanismo compacto, generador de cercanía o proximidad a través de la mezcla de usos y funciones. Conseguiremos así ciudades policéntricas, multifuncionales y diversas, en las que la escala de barrio es protagonista.

2. Espacio público

Intervengamos decididamente en el espacio público para recuperarlo para la ciudadanía como lugar de encuentro, estancia, juego, paseo y socialización. El espacio público puede y debe actuar como garante de derechos (accesibilidad, salud, seguridad, etc.).

3. Intermodalidad

Extendamos la intermodalidad entre la movilidad activa y el transporte público colectivo, electrificado con fuentes renovables de energía, en el marco de un modelo de movilidad multimodal que permita satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía sin que haya que recurrir necesariamente al automóvil privado.

4. Comunicación e incentivos

Facilitemos el cambio cultural y la adopción de los modos activos por parte de la ciudadanía, y para ello fortalezcamos la comunicación y sensibilización, así como coordinemos incentivos y planes sectoriales de fomento.

Descubrimientos

Seguidamente, para cada uno de estos ámbitos de intervención las personas participantes hemos trabajado en las palancas de cambio y líneas concretas de actuación, que se detallan en el siguiente capítulo: Palancas y líneas de actuación. ■



Palancas y líneas de actuación



Palancas y líneas de actuación

A partir de los 4 ámbitos de intervención enunciados en el capítulo precedente, detallamos aquí las distintas palancas y líneas de actuación que de ellas se desprenden y que son de utilidad para enfocar políticas locales de fomento de la movilidad activa y orientar las distintas actuaciones y medidas a implementar.

ÁMBITO 1: URBANISMO

Debemos intervenir en la escala de ciudad con un urbanismo que sea generador de cercanía, mezcle usos y funciones y minimice en consecuencia las necesidades de desplazarse grandes distancias. Solo así podremos reducir la dependencia del automóvil privado en nuestra movilidad cotidiana.

Palanca 1: Relocalización de actividades

- **Línea de actuación: Infraestructuras de proximidad.**
 - Establecer una red de equipamientos de uso público como guarderías, bibliotecas, centros de salud, parques, etc., distribuidos por toda la ciudad, de forma que cualquier persona pueda resolver sus necesidades cotidianas en menos de 15 minutos a pie o en bicicleta.
 - Diversificar el uso de los equipamientos: un colegio también puede albergar un punto de registro municipal por la mañana y por la tarde ser un centro cívico de barrio.

El espacio público constituye la esencia de nuestras ciudades

- **Línea de actuación: Comercio de barrio.**
 - Proteger los comercios tradicionales distribuidos en los barrios a través de medidas urbanísticas, inmobiliarias y fiscales.
 - Facilitar la transformación de los usos de las plantas bajas para pasar de vivienda y garaje a local comercial.

Palanca 2: Modelo de "Supermanzanas" o áreas ambientales

- **Línea de actuación: Calmado del tráfico.**
 - Mejorar la habitabilidad del espacio urbano a través de la disminución de la velocidad e intensidad de circulación de los vehículos motorizados.
- **Línea de actuación: Áreas de tráfico restringido o Zonas de Bajas Emisiones.**
 - Definir y delimitar áreas, no solo en el centro de los municipios sino también en los barrios, donde se facilita y promueve el acceso en bicicleta y otros modos activos. En estas áreas se permite el acceso de tráfico motorizado para acceder a garajes, distribución de mercancías, servicios públicos, así como se otorgan permisos puntuales para circunstancias específicas como mudanzas, obras, etc.
 - Ordenar el tráfico en bucles, de forma que se elimine el tráfico de paso en el interior de estas zonas. Esta medida puede completarse con la creación de calles sin salida para el tráfico motorizado y con la peatonalización de ciertas calles, permeables al paso de bicicletas.
 - Considerar las vías ciclistas y zonas peatonales como vías estructurantes, con capacidad para hacer ciudad.

ÁMBITO 2: ESPACIO PÚBLICO

El espacio público constituye la esencia de nuestras ciudades. Tras muchos años en los que una buena parte del espacio público ha sido destinado a la circulación y estacionamiento de automóviles privados, ahora reivindicamos recuperarlo para la ciudadanía como lugar de encuentro, estancia, juego, paseo, socialización y práctica deportiva, así como garantía inequívoca de derechos ciudadanos como accesibilidad, salud, seguridad, bienestar físico y mental, confort térmico, etc.

Palanca 3: Normativa

- **Línea de actuación: Ordenanzas municipales.**
 - Adecuar las ordenanzas municipales de circulación a la nueva pirámide de la movilidad urbana, fomentando, por este orden de prioridad, la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y el transporte público.
 - Reflejar en estas ordenanzas la relación indisoluble que existe entre la movilidad y el espacio público, tanto en el contenido como en el propio nombre, pasando a llamarse, por ejemplo, "ordenanzas de movilidad y espacio público".
 - Redistribuir el espacio público de forma acorde a las prioridades marcadas por la pirámide de la movilidad sostenible. Esto supone invertir la balanza y pasar a un modelo de ciudad en el que al menos el 70% del espacio público se destina a las personas en lugar de a la circulación y estacionamiento de automóviles privados.
 - Dinamizar los espacios recuperados para las personas con actividades lúdicas, culturales, deportivas...
 - Adecuar las ordenanzas municipales a la normativa de accesibilidad vigente y vigilar su cumplimiento, con especial atención a los proyectos promovidos por las administraciones públicas.
 - Incorporar velocidades de 30 km/h y regulación homogénea de

normativa de circulación para bicicletas y vehículos de movilidad personal.

- **Línea de actuación: Estacionamiento**
 - Revisar la normativa urbanística para que -en lugar de establecer un número mínimo de plazas de aparcamiento por metro cuadrado edificado para automóviles privados- se establezca un número máximo, especialmente en la vía pública.
 - Establecer una reserva de plazas mínimas para bicicletas en aparcamientos de edificios residenciales y en equipamientos de uso público (por ejemplo, equipamientos deportivos), así como, especialmente, en la vía pública.
- **Línea de actuación: Criterios de diseño**
 - Definir un marco común estatal de criterios de diseño y tipologías de vías ciclistas.
 - Establecer una guía común de requisitos técnicos y de seguridad de los carriles-bici a nivel estatal.



Carril-bici en Sant Just Desvern (Red de Ciudades por la Bicicleta)

Palanca 4: Espacios peatonales

- **Línea de actuación: Red de itinerarios peatonales.**
 - Definir una red de itinerarios peatonales continuos, accesibles, atractivos, saludables y seguros por toda la ciudad, que faciliten y favorezcan los desplazamientos a pie por encima de los demás. Esta red de itinerarios peatonales estará integrada por calles peatonales, calles de espacio compartido con prioridad peatonal, aceras, pasos de peatones y otros espacios peatonales como partes centrales de los bulevares y paseos marítimos.
 - Repensar las redes peatonales desde el punto de vista del envejecimiento activo, para que el alto porcentaje de personas mayores de la sociedad actual pueda caminar y relacionarse con autonomía y sin riesgos.
 - Orientar las redes peatonales hacia la infancia, generando más espacios de convivencia para estas edades.
 - Asegurar abundante espacio de sombra vegetal en las redes peatonales, para mejorar la calidad ambiental del espacio público y garantizar el paseo y la estancia en condiciones de confort térmico y de salud. Los árboles, por su capacidad para purificar el aire, dar sombra, combatir el efecto isla de calor y contribuir a la salud mental, juegan un papel esencial en las redes peatonales.
 - Los bancos, por su papel como infraestructura de apoyo a la movilidad a pie, especialmente para las personas con dificultad de movimientos, para quienes cuidan y portean, desempeñan también un papel esencial en las redes peatonales.
 - Otro mobiliario urbano necesario en las redes peatonales, además de los bancos, lo constituyen las papeleras, las farolas, las zonas de juego infantiles, las zonas de descanso, etc.



- **Línea de actuación: Peatonalizaciones.**
 - Extender las políticas de peatonalizaciones por todos los barrios, no solo en los centros históricos, procurando su accesibilidad universal.
 - Señalizar y proteger adecuadamente los accesos a las zonas peatonales, que garantice que sean espacios conocidos, respetados y conservados con orgullo por parte de la ciudadanía.

Palanca 5: Espacios de uso compartido o de convivencia

- **Línea de actuación: Calles de convivencia o de uso compartido.**
 - Son calles sin segregación en función de modos de transporte, con prioridad peatonal, donde el vehículo motorizado es un invitado. La bicicleta, por supuesto, es también un modo admitido en estas calles, y puede circular de manera segura.
 - Limitar la circulación de vehículos motorizados: para que realmente funcionen como calles de prioridad peatonal, deben ser calles con tráfico motorizado muy reducido. Esto puede conseguirse sin



restricciones en los barrios residenciales. Sin embargo, en el resto, la circulación deberá restringirse al tráfico necesario (acceso a garajes, distribución de mercancías...).

- Restringir el estacionamiento de automóviles y facilitar el estacionamiento de bicicletas, asignando una reserva mínima de plazas (políticas de push & pull). Para su correcto funcionamiento y evitar tráfico de agitación, especialmente fuera de barrios residenciales, el aparcamiento de automóviles no debería tener

espacio asignado. Si es admisible que los vehículos motorizados admitidos puedan aparcar por tiempo limitado (no más de 30 minutos) en lugares donde no alteren la convivencia de usos.

- Limitar la velocidad a 10 km/h en estas calles de convivencia o uso compartido.
- Transformar el espacio público para que hable por sí solo. La solución ideal es crear calles en plataforma única, sin segregación de espacios por bordillos, tipo de pavimento, bolardos o mobiliario.
- No inducir a confusión con señalizaciones de pasos de peatones, ya que en estas calles de convivencia la prioridad peatonal es total, tanto en el cruce como longitudinalmente.
- Señalizar correctamente los cruces con pavimento podotáctil.
- Trabajar para que este tipo de calles sea el mayoritario en nuestras ciudades: está demostrado que en torno al 80% de nuestras calles podría ser de este tipo.



Palanca 6: Infraestructuras ciclistas

- **Línea de actuación: Carriles-bici.**
 - Extender por toda la ciudad una red de carriles-bici segregados del tráfico motorizado e interconectados entre sí, en aquellas vías donde la diferencia de velocidad entre los modos motorizados y no motorizados haga necesaria tal segregación (en zonas 20 y calles residenciales, donde lógicamente el tráfico es calmado, se optará por la convivencia en calzada). El diseño de la infraestructura ciclista (unidireccional, bidireccional, intersecciones, etc.) lógicamente dependerá del tipo de vía y el contexto local.
- **Línea de actuación: Aparcabicicls.**
 - Dotar de aparcamientos para bicicletas (o aparcabicis) a todos los barrios de la ciudad, especialmente en el entorno de equipamientos de uso público de elevada afluencia (bibliotecas, centros de salud, centros escolares, etc.), así como en centros de oficina, campus universitarios, etc.
 - Facilitar la instalación de aparcabicis en zonas comunes de edificios residenciales, empresariales, etc.
 - En calles con tráfico segregado, los aparcabicis se colocarán en la banda de aparcamientos. Si esta no existe y solo cabe su colocación en la acera, los aparcabicis se ubicarán en la banda de servicios de la misma, respetando siempre el itinerario peatonal accesible.
- **Línea de actuación: Bicicleta pública.**
 - Promover sistemas públicos de alquiler de bicicletas, muy útiles para dar a probar la bicicleta entre aquellas personas que

La intermodalidad entre la movilidad activa, particularmente la bicicleta, con el transporte público colectivo permite incrementar el radio de servicio del transporte público

tradicionalmente no la han usado en su movilidad cotidiana. Está probado que los sistemas públicos de alquiler de bicicleta facilitan la adopción de este modo de movilidad sostenible y saludable, pudiendo suponer el paso previo a la adquisición de una bicicleta y la consolidación del hábito de circular en bicicleta con regularidad.

ÁMBITO 3: INTERMODALIDAD

La intermodalidad entre la movilidad activa, particularmente la bicicleta, con el transporte público colectivo permite incrementar, de forma notable, el radio de servicio del transporte público, abarcando una mayor proporción de la población. Cuando el transporte público colectivo está electrificado con fuentes renovables de energía, esta intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público es la única manera de garantizar accesibilidad en las periferias urbanas en condiciones de sostenibilidad ambiental. Ello supone una alternativa real y efectiva al uso del automóvil privado, y permite enmarcar la movilidad activa dentro de un sistema de transporte multimodal que satisface las diferentes necesidades de la ciudadanía en relación con su movilidad cotidiana.

Palanca 7: Intermodalidad con transporte público

- **Línea de actuación: Bicicletas en la estación.**
 - Reservar espacio para el estacionamiento confortable y seguro de bicicletas particulares en las estaciones de transporte público o nodos de comunicación.
 - Ubicar estaciones de bicicleta pública en las inmediaciones de las estaciones de tren.
 - Generar accesibilidad ciclista a las estaciones de tren desde la red de carriles-bici de la ciudad.

- **Línea de actuación: Bicicletas en el tren.**
 - Facilitar el acceso y traslado de bicicletas en el interior de los trenes, en condiciones de seguridad y comodidad para todos los usuarios; esto es, estableciendo un número limitado que evite perjuicios al resto de usuarios.
- **Línea de actuación: Bicicletas en el autobús.**
 - Facilitar el acceso y traslado de bicicletas en el interior de los autobuses, en condiciones de seguridad y comodidad para todos los usuarios.

ÁMBITO 4: COMUNICACIÓN E INCENTIVOS

Generalizar el cambio cultural y de paradigma de la movilidad, haciendo que amplias capas de población adopten los modos activos, requiere de un ingente esfuerzo a nivel de comunicación, sensibilización, alineamiento de incentivos y coordinación de planes sectoriales de fomento.

Palanca 8: Comunicación y sensibilización

- **Línea de actuación: Comunicación.**
 - Desplegar y sostener, en el medio y largo plazo, campañas de comunicación y sensibilización que destaquen los beneficios de la movilidad activa y saludable, empleando para ello todo tipo de nuevos y novedosos formatos y canales.
 - Comunicar, apoyándose en las conclusiones de estudios médicos y científicos, los perjuicios e impactos negativos que tiene la movilidad en automóvil privado: problemas cardiovasculares y respiratorios, estrés, sobrepeso, congestión del tráfico y pérdida de tiempo, contaminación acústica, deterioro de la calidad del aire, emisiones de gases de efecto invernadero, calentamiento global, boina de contaminación urbana, accidentes y muertes.

- **Línea de actuación: Sensibilización.**
 - Fomentar el teletrabajo y reducir la movilidad obligada a los centros de trabajo.
 - Ofrecer formación en movilidad ciclista a personas que no saben montar en bicicleta.
 - Dar clases al aire libre a la población escolar, generando un redescubrimiento de la ciudad y los espacios públicos.
 - Deshacer el relato del miedo y la peligrosidad de ir en bicicleta.
 - Transmitir lo que supone elegir desplazarse en coche frente a hacerlo en medios activos (salud, economía, contaminación, etc.).



Un urbanismo que genere cercanía, mezcle usos y funciones y minimice en consecuencia las necesidades de desplazarse grandes distancias

Palanca 9: Incentivos

- **Línea de actuación: Impuestos de la bicicleta.**
 - Reducir temporalmente el IVA de las bicicletas mecánicas y eléctricas hasta el tipo reducido.
- **Línea de actuación: Ayudas directas a la compra.**
 - Establecer un PERTE específico que suponga una ayuda clave tanto para el sector de la bicicleta y toda su cadena de valor, como para las distintas administraciones implicadas en su promoción y fomento. Los fondos europeos representan una oportunidad irrenunciable para generar ayudas directas a la compra de bicicletas.
- **Línea de actuación: Plan de choque.**
 - Elaboración de un plan de choque, respaldado por todo el ecosistema de la bicicleta, que incluya una batería de medidas de fomento del uso de la bicicleta y que facilite el impulso de la Estrategia Estatal de la Bicicleta.

Palanca 10: Planes sectoriales de fomento

- **Línea de actuación: Itinerarios escolares seguros**
 - Cerrar al tráfico motorizado el entorno de los centros escolares y otros equipamientos sensibles como centros de salud y centros de mayores.
 - Diseñar itinerarios escolares seguros en todos los barrios de la ciudad, con origen y destino en los centros escolares.



- **Línea de actuación: En bicicleta al trabajo**
 - Dotar de aparcabici a los centros de trabajo.
 - Garantizar la accesibilidad ciclista a los centros de trabajo de más de 500 empleados desde la red de carriles-bici de la ciudad.
- **Línea de actuación: En bicicleta al colegio**
 - Dotar de aparcabici a los colegios.
 - Garantizar la accesibilidad ciclista a los colegios desde la red de carriles-bici de la ciudad.

- Calmar el tráfico en las calles aledañas a los colegios, con medidas como estrechamiento de carriles y ensanche de aceras.
- **Línea de actuación: La bicicleta en casa**
 - Facilitar la instalación de aparcabicis en las zonas comunes de los edificios residenciales.
- **Línea de actuación: Carga y descarga en bicicleta**
 - Incentivar la ciclo-logística para la distribución urbana de mercancías de primera y última milla, a través de bicicletas de carga o cargobicis que disfruten de una permeabilidad especial en los centros históricos.
 - Reservar suelo para el estacionamiento y carga y descarga de las cargobicis. ■

Generalizar el cambio cultural requiere esfuerzo a nivel de comunicación, sensibilización, incentivos y coordinación de planes sectoriales de fomento



Palancas	Línea de actuación
ÁMBITO 1: URBANISMO	
1. Relocalización de actividades	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructuras de proximidad • Comercio de barrio
2. Modelo de “Supermanzanas” o áreas ambientales	<ul style="list-style-type: none"> • Calmado del tráfico • Áreas de tráfico restringido o Zonas de Bajas Emisiones
ÁMBITO 2: ESPACIO PÚBLICO	
3. Normativa	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenanzas municipales • Estacionamiento • Criterios de diseño
4. Espacios peatonales	<ul style="list-style-type: none"> • Red de itinerarios peatonales • Peatonalizaciones
5. Espacios de uso compartido o de convivencia	<ul style="list-style-type: none"> • Calles de convivencia o de uso compartido
6. Infraestructuras ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> • Carriles-bici • Aparcabicis • Bicicleta pública

Palancas	Línea de actuación
ÁMBITO 3: INTERMODALIDAD	
7. Intermodalidad con transporte público	<ul style="list-style-type: none"> • Bicicletas en la estación • Bicicletas en el tren • Bicicletas en el autobús
ÁMBITO 4: COMUNICACIÓN E INCENTIVOS	
8. Comunicación y sensibilización	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación • Sensibilización
9. Incentivos	<ul style="list-style-type: none"> • Impuestos de la bicicleta • Ayudas directas a la compra • Plan de choque
10. Planes sectoriales de fomento	<ul style="list-style-type: none"> • Itinerarios escolares seguros • En bicicleta al trabajo • En bicicleta al colegio • La bicicleta en casa • Carga y descarga en bicicleta



Banco de proyectos e iniciativas →

Banco de proyectos e iniciativas



CICLOVÍA SOLAR

La cicloavía que brilla en la oscuridad a partir de la luz solar recogida durante el día, el cual permite ahorrar en cuanto a iluminación y actuar desde el punto de vista de seguridad vial. [1]



BIRD

Servicio de transporte compartido. Bicicletas y patinetes eléctricos compartidos. [2]



WIFLY

Wifly Mobility es pionera en comercializar bicicletas eléctricas en modalidad de suscripción. [3]



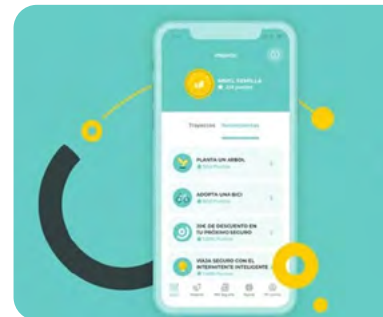
AIRE MOBILITY

Aparcamiento seguro para bicis y patinetes, está gestionado con Inteligencia Artificial, cuenta con un espacio para taquillas para guardar el equipamiento de protección de los usuarios, así mismo hay lockers de logística y cargadores de móviles. [4]



LIVALL EUROPE

Cascos inteligentes para una Movilidad Segura. Seguridad vial. Con luces led se indica cuando se frena, gira izquierda o a la derecha. Incluye un sistema de altavoces y micrófono y una función SOS automática. [5]



GOCLEER

Plataforma que recompensa la movilidad segura, saludable y sostenible, la cual está basada en el uso de inteligencia artificial, algoritmos avanzados y sensores. [6]



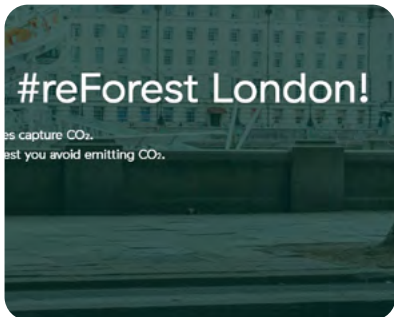
CRUCES SEGUROS

Intervención de urbanismo táctico a partir de pintura sobre el pavimento que permite dar un impacto visual y enfocarlo a fortalecer la seguridad peatonal así mismo incentivar los desplazamientos seguros. [7]



MOBILYPOD

Marquesinas para bicicletas hechas con contenedores de transporte reciclados. Mobilypod se adapta a la necesidad urbana, ofrece seguridad a los bici-usuarios, así como puede ser otros servicios. [10]



HUMANFOREST (MODELO FREEMIUM)

HF, ofrece diez (10) minutos de uso gratis cada día a los bici-usuarios. Todos los días se recargan gratis estos minutos, estos no son acumulables. [8]



AVOCARGO

Son bicicletas de carga, que permite transportar niños, comestibles, mascotas e incluso adultos. [11]



JONNA

Alquiler de bicicletas mensuales personales, sin tener un periodo de vinculación obligatoria. Garantías técnicas, reparación de la bicicleta o cambio por una nueva. [9]



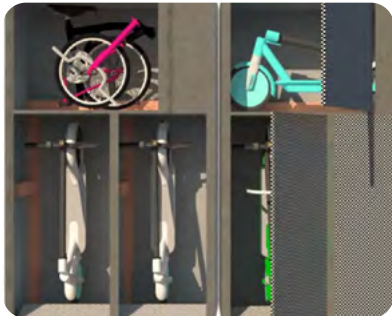
MOSA

Soluciones inteligentes de estacionamiento y gestión de bicicletas que ayudan a los propietarios a brindar estacionamientos inteligentes y seguro para las bicicletas mediante la digitalización de los estacionamientos de bicicletas. [12]



ZIPFORCE

Es un motor eléctrico portátil y ligero de fácil montaje que convierte cualquier bicicleta en una bicicleta eléctrica. [13]



BELAT

Es un módulo de 3 puertas que permite guardar los vehículos de movilidad personal de forma ordenada. Es ideal tanto para interiores como exteriores. Estos módulos permiten guardar y cargar e-bikes, scooters. [14]



MIIIO

Son vendedores de bicicletas en línea, y así mismo ofrecen la oportunidad de realizar el servicio de montaje y reparación de bicicletas. [15]



SUNRIDE

Bicicletas impulsadas por energía solar, especialmente para carga. (IKEA) [16]



PEDALNET MOBILITY

Bici-sillas Remolques. Bicicletas diseñadas especialmente para el paseo de personas con movilidad reducida. Se fabrican de acuerdo con la necesidad del usuario. [17]



LOBELIA AIR

Servicio operativo innovador que produce mapas horarios de alta resolución de la contaminación del aire urbano. [18]



DASHTRACK

Plataforma urbana para análisis de datos de infraestructura relevante a datos de tráfico, datos de ciclismo de una forma automatizada y actualizada. Permite mejorar la movilidad activa. [19]



DASHBIKE

Es un dispositivo de cámara para recolección de datos de ciclismo e infraestructura. Recopila todos los datos de infraestructura relevantes, datos de tráfico y datos sobre incidentes de ciclismo de forma automatizada. [20]



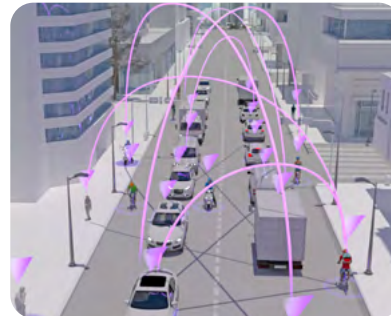
BICHANGAR ROCKET

Estacionamiento modular, inteligente y escalable para las bicicletas y Scooter. [21]



INCLUSIVEBIKE

Es un medio de transporte que permite desplazarse a las personas con movilidad reducida por medio de una plataforma o rampa de apoyo para soporte de las sillas de ruedas. [22]



EYE NET

Desarrollo una solución móvil de seguridad V2X para todos los usuarios de la carretera, proporciona alertas previas a la colisión en tiempo real para usuarios vulnerables de la carretera. [23]



PASOS DE CEBRA 3D

Sistema de señalización 3D, antirreflejante y antideslizantes. Enfocado a la seguridad vial. [24]



PASOS INTELIGENTES

Pasos inteligentes para mejorar la seguridad vial. Soluciones tecnológicas para mejorar el desplazamiento de los transeúntes. Enfocado a la seguridad vial. [25]



AIR PURIFIER BIKE

Bicicleta que es capaz de filtrar el aire cuando está en movimiento. [26]



MOOV DRIVE

Se trata de un motor directo de 3kg para ruedas de 26 pulgadas ideal para las bicis urbanas y las bicicletas de carga ligeras (hasta 80kg). [27]



URBX

UrbX desarrolla vías inteligentes elevadas. Autopistas para bicis. Es una construcción vertical (carriles elevados) para que la circulación de VMP sea realizada por encima de vehículos y peatones, sin interferir con ellos. [28]



MELT NEUMÁTICOS

SMART Tire Company desarrolló neumáticos MELT, siendo neumáticos para bicicletas sin aire formado por unas cubiertas con una carcasa metálica. [29]

BIBLIOGRAFÍA

1. Ciclovía Solar Que Brillan En La Noche – ARCHITECTURE BOARD Available online: <https://architectureboard.wordpress.com/2017/06/19/ciclovía-solar-que-brillan-en-la-noche/> (accessed on 12 January 2023).
2. Bird - Enjoy the Ride Available online: <https://www.bird.co/es/> (accessed on 13 January 2023).
3. Wifly Mobility | La Forma Más Sencilla y Barata de Moverte Por La Ciudad En EBike Available online: <https://wiflymobility.com/> (accessed on 13 January 2023).
4. Aire Mobility - Parking Vigilado Para Bicicletas y Patinetes Con Recarga Eléctrica Available online: <https://www.airemobility.com/> (accessed on 13 January 2023).
5. LIVALL - Cascos Inteligentes Para Una Movilidad Segura Available online: https://livall.eu/es/?gclid=Cj0KCQiAn4SeBhCwARIsANeF9DI0cd2TrGfGcA-i1cC9gTxeOLrMIJogAhHFQF-_1MAtr8YV8bE92iUaAro0EALw_wcB (accessed on 13 January 2023).
6. Gocleer Lanza Una Plataforma Que Recompensa La Movilidad Segura, Saludable y Sostenible - Future Available online: <https://future.inese.es/gocleer-lanza-una-plataforma-que-recompensa-la-movilidad-segura-saludable-y-sostenible/> (accessed on 13 January 2023).
7. Peatonalización Para La Salud Ciudadana: Metodologías Participativas y Experimentales Del Piloto En Urbanismo Táctico Rionegro Calle Consciente Available online: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/peatonalizacion-para-la-salud-ciudadana-metodologias-participativas-y-experimentales-del-piloto-en-urbanismo-tactico-rionegro-calle-consciente/> (accessed on 12 January 2023).
8. HumanForest - Electric Bike Sharing Available online: <https://www.humanforest.co.uk/> (accessed on 12 January 2023).
9. Jonna - Cykel På Abonnemang - Jonna Available online: <https://jonnabike.se/> (accessed on 12 January 2023).
10. Mobilypod: Secure Bike Shelters | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/mobilypod-secure-bike-shelters/> (accessed on 12 January 2023).
11. B2C Sharing: Free Floating e-Cargobikes | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/b2c-sharing-free-floating-e-cargobike-sharing/> (accessed on 12 January 2023).
12. MOSA Intelligent Cycle Parking Hubs and Management Solutions | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/mosa-intelligent-cycle-parking-hubs-and-management-solutions/> (accessed on 12 January 2023).
13. Zipforce Slim - EBike Kit | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/zipforce-slim-ebike-kit/> (accessed on 12 January 2023).
14. Belat: Any Space Locker for Orderly Micromobility. | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/belat-parking-charger-bicycles-and-e-bikes/> (accessed on 12 January 2023).
15. M100: Ready to Ride Assembly Service for Bike e-Commerce | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/m100-ready-to-ride-assembly-service-for-bike-e-commerce/> (accessed on 12 January 2023).

16. IKEA Prueba Con Éxito Una Bici Eléctrica de Reparto Con Carga Solar Available online: <https://www.brujulabike.com/bicicleta-reparto-ikea-carga-solar/> (accessed on 12 January 2023).
17. Fabricación de Bici Sillas a Medida Para El Transporte de Personas Dependientes Available online: <https://pedalnetmobility.com/bicisillas/> (accessed on 12 January 2023).
18. Lobelia Air: Data on Street-Level | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/lobelia-air-data-on-street-level/> (accessed on 12 January 2023).
19. DASHTRACK: Urban Platform for Cycling and Infrastructure Data | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/dashtrack-urban-platform-for-cycling-and-infrastructure-data/> (accessed on 12 January 2023).
20. DASHBIKE: Camera Device for Cycling and Infrastructure Data Collection | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/dashbike-camera-device-for-cycling-and-infrastructure-data-collection/> (accessed on 12 January 2023).
21. Bicihangar Rocket: Secure Bike & Scooter Parking. | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/bicihangar-rocket-by-don-ciceto/> (accessed on 12 January 2023).
22. Inclusivebike | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/inclusivebike/> (accessed on 12 January 2023).
23. Eye-Net Protect: An All-Road Users Safety Solution. | Mobility Innovation Marketplace Available online: <https://marketplace.eiturbanmobility.eu/products/eye-net-protect-an-all-road-users-safety-solution/> (accessed on 12 January 2023).
24. Una Perspectiva Más Segura: La Innovación Frente Los Accidentes Viales Available online: <https://www.adding-plus.com/blog/una-perspectiva-mas-segura-la-innovacion/> (accessed on 12 January 2023).
25. Alcalá Estrena Pasos de Peatones Inteligentes Para Mejorar La Seguridad Vial Available online: <https://www.alcaladeguadaira.es/noticias/7251/alcala-estrena-pasos-de-peatones-inteligentes-para-mejorar-la-seguridad-vial> (accessed on 12 January 2023).
26. Air Purifier Bike: Innovadora Bicicleta Ecológica Que Purifica El Aire Available online: <https://www.descubretumundo.net/2013/12/air-purifier-bike-innovadora-bicicleta.html> (accessed on 12 January 2023).
27. MOOV Drive Technology Desarrolla Motores Innovadores Para Bicicletas Urbanas - SPRI Available online: <https://www.spri.es/es/emprendimiento/moov-drive-technology-desarrolla-motores-innovadores-para-bicicletas-urbanas/> (accessed on 12 January 2023).
28. Una Start up Suiza Ofrece Una Solución Para La Circulación de Patinetes Eléctricos y Bicis En Las Ciudades Available online: <https://www.larazon.es/tecnologia/20221228/fhb7scqpqvb5nay3jvkheq3crm.html> (accessed on 17 January 2023).
29. El Neumático Ciclista Desarrollado Por La NASA Ya Está a La Venta Available online: <https://www.brujulabike.com/neumatico-ciclista-desarrollado-nasa-venta/> (accessed on 17 January 2023).



Anexo: Fichas de las organizaciones →

Anexo: Fichas de las organizaciones

EL FUTURO DE LA MOVILIDAD	
Página web	https://elfuturodelamovilidad.org/
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	<p>Somos la entidad que organiza y coordina el proceso de colaboración público-público y público-privado que ha conducido a la elaboración de este Manifiesto, con el que pretendemos generar una referencia útil para administraciones, empresas y sociedad civil en torno al presente y futuro de la movilidad activa.</p> <p>Lideramos este proceso para identificar palancas de cambio y proponer líneas de actuación que ayuden a generar ciudades más habitables y saludables, con las personas en el centro del nuevo modelo de movilidad.</p>
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	<p>Dinamizar el ecosistema, a partir de nuestro modelo de cambio basado en la colaboración (tanto público-privada como público-público) e innovación de los diferentes agentes del ecosistema de la movilidad.</p> <p>Trabajamos con todo tipo de actores, grandes y pequeños, de carácter público y privado, y nos centramos en las grandes temáticas o áreas de oportunidad que tienen capacidad tractora para transformar la movilidad y el transporte. Una de estas grandes temáticas o áreas de oportunidad es la movilidad activa.</p> <p>El primer paso del modelo de cambio es la construcción de una referencia colectiva o visión compartida del sector (los llamados "manifiestos"), con activa participación de los principales grupos de interés, en torno a cada una de estas grandes temáticas o áreas de oportunidad, recogiendo en ella las diferentes palancas de cambio y líneas de actuación. En el caso que nos ocupa, tenemos el Manifiesto de la Movilidad Activa.</p>
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de un hub multimodal en Chamartín para promocionar la movilidad activa, la micromovilidad y los servicios de movilidad compartida, en intermodalidad con el transporte público colectivo de la estación de Chamartín (Madrid). • Proyecto eCity Sevilla: diseño de pilotos de innovación en movilidad para ofrecer alternativas al coche privado en la movilidad obligada al trabajo. • Apoyo a la promoción, escalado e inversión de startups y empresas relacionadas con la movilidad activa: Ciclogreen, Bird, Aire Mobility, Wifly Mobility, Livall Europe, Velca, etc. (ver más en Connected Mobility Hub)

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Página web	www.mitma.es ; esmovilidad.mitma.es
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	El fomento de la movilidad activa es una de las principales competencias del Mitma.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Promotor de políticas, medidas y actuaciones.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<i>Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2023</i> ; <i>Estrategia Estatal por la Bicicleta</i> ; gestor del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia; actuaciones por parte de la Dirección General de Carreteras.

MINISTERIO DE SANIDAD

Página web	www.sanidad.gob.es/home.htm
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque la movilidad activa es un elemento esencial para alcanzar salud a través de varias dimensiones: actividad física, medioambiente, cohesión social, mejora de los entornos en los que vivimos
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Las políticas de promoción de la salud como la promoción de la actividad física beneficiosa para la salud y la promoción de entornos saludables promueven la movilidad activa (caminar e ir en bici)
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el SNS: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/estrategiaPromocionyPrevencion.htm 2. Recomendaciones de actividad física para la población: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Recomendaciones_ActivFisica.htm 3. Implementación Local de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención y potenciación de la Red Española de Ciudades Saludables, en trabajo conjunto con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). 4. Hacia Rutas Saludables: es una guía de información práctica para apoyar a las entidades locales en el diseño, dinamización y evaluación de un Plan de Ruta(s) Saludable(s), coeditada por el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social y la FEMP: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Hacia_Rutas_Saludables.htm 5. Actividad Física y Salud de 3 a 6 años. Guía para familias, co-realizada con el Ministerio de Educación y Formación Profesional: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/ActividadFisicaySalud_3a6_anos.Guia_familias.htm 6. Web Estilos de Vida Saludables: https://estilosdevidasaludable.sanidad.gob.es/home.htm. Incluye información sobre medidas que pueden tomarse para llevar un estilo de vida más saludable. Entre ellos están la promoción de la actividad física y de la movilidad activa. 7. Infografía de movilidad activa: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/promocion/ActividadFisica/docs/infografia_movilidad_activa.pdf 8. Guía para planificar ciudades saludables, co-realizada con la FEMP: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Guia_Planificar_Ciudades_Saludables.htm 9. Webinar Urbanismo táctico, co-realizado con la FEMP: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Jornadas/Seminarios/Urbanismo_Tactico.htm 10. Jornada de la Implementación Local de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en 2022: Urbanismo y Salud, co-realizada con la FEMP: https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Jornadas/IX_Jornada_Implementacion_Estrategia.htm

AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN

Página web	<u>www.ayto-alcorcon.es/es</u>
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para garantizar el bienestar de la ciudadanía a través de un Manifiesto que pone en valor la salud, la sostenibilidad y un nuevo urbanismo.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Fomentar la movilidad activa, enmarcada dentro de su área de servicios, en las competencias "Bienestar Social" y "Desarrollo de la Ciudad".
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Camina Alcorcón: Camina Alcorcón es una actividad dirigida a todas aquellas personas que les guste caminar a buen ritmo, con inclusión de ejercicios variados de fuerza, flexibilidad etc., recorriendo todos los parques de nuestro municipio.</p> <p>Parque y Salud: Parque y Salud es una actividad para usuarios que desean realizar práctica deportiva al aire libre, combinando paseo con ejercicios dinámicos.</p>

AYUNTAMIENTO DE MADRID

Página web	www.madrid.es y www.madrid360.es
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para el Ayuntamiento de Madrid es una prioridad apostar por las políticas de movilidad sostenibles y activas, las cuales son un pilar fundamental de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Municipal " Madrid 360 ". A través de esta Estrategia de Ciudad estamos impulsando una mejora de la calidad del aire, que revierte en una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Fomentar y regular de acuerdo con los objetivos fundamentales de la Estrategia " Madrid 360 ": promocionar una movilidad más activa y saludable a través de la creación de espacios públicos de calidad y accesibles, que inviten a la interacción y encuentro social.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>"Madrid 360", un modelo de éxito para reducir la contaminación. De las 231 medidas, el 60% se han ejecutado totalmente y el 30% se están llevando a cabo. Por primera vez desde el año 2010, la capital ha reducido sus emisiones cumpliendo con los umbrales de óxido de nitrógeno NO2 que establece la Directiva europea de calidad del aire.</p> <p>Aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible "Madrid 360" promoviendo las cuatro 'S' de la movilidad: Sostenible, Segura, Saludable y Smart.</p> <p>Aprobación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en la que se impulsa y promociona la movilidad activa en todo el municipio.</p> <p>Madrid 360 apuesta por la movilidad ciclista con la construcción de un mayor número de carriles bici en la ciudad por año, destacando los ejecutados en Joaquín Costa, General Perón, Eduardo Barreiros o del actualmente en ejecución primer tramo del carril-bici del Paseo de la Castellana, entre plaza Castilla y Raimundo Fernández Villaverde.</p> <p>Creación de las llamadas zonas 0 emisiones: zonas peatonales distribuidas en los 21 Distritos de la ciudad.</p> <p>Ampliación de BICIMAD (sistema público de alquiler de bicicletas) hasta alcanzar 611 estaciones y 7.500 bicicletas eléctricas, llegando a todos los distritos de la ciudad.</p> <p>Peatonalización de la "Puerta del Sol". Uno de los espacios más emblemáticos de la ciudad pasará a estar más ordenado y equilibrado, convirtiéndose definitivamente en un "espacio peatonal".</p>

AYUNTAMIENTO DE ELCHE

Página web	www.elche.es
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para garantizar el bienestar de la ciudadanía a través de un Manifiesto que pone en valor la salud, la sostenibilidad y un nuevo urbanismo.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Fomentar la movilidad activa, enmarcada dentro de su área de servicios, en las competencias de movilidad. El objetivo de la Concejalía de Movilidad Urbana es disminuir la contaminación y mejorar los espacios destinados a la movilidad ciudadana. Desde la Concejalía de Movilidad Urbana se quiere conseguir una movilidad cada vez más eficiente y saludable para contribuir a mejorar la calidad de vida del municipio y conseguir que el espacio público sea un lugar más confortable y seguro
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Encarrila Elx: estrategia para la promoción de la bicicleta y el uso del carril bici.</p> <p>Programa de Actuaciones para el fomento del uso de la bicicleta en Elche: forma parte del Plan Director de la Bicicleta en Elche 2015 - 2020, que a su vez es parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elche.</p> <p>Plan Estatal de la Bicicleta. Participó activamente en el desarrollo del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, que posteriormente se publicó como PEB, en 4 de los 11 ejes que lo componen, a través de la RCxB.</p> <p>Junta Directiva de la RCxB. Desde hace 8 años pertenece a la RCxB, siendo actualmente Junta Directiva de dicha institución. Esto le permite desarrollar estrategias y unir sinergias para la promoción y uso de la bicicleta a nivel nacional.</p> <p>BiciElx: BiciElx es un servicio municipal de transporte público en bicicleta promovido por el Ayuntamiento de Elche y gestionado por la empresa Promociones e Iniciativas Municipales de Elche S.A. (PIMESA).</p> <p>Escuela de Educación Vial "Pedro Tenza". Cuenta con una escuela de educación vial y movilidad sostenible con más de 50 años de experiencia e innumerables reconocimientos. La misma posee un volumen de actividades basadas en el uso de la bicicleta en todas sus modalidades, destacando la de medio de transporte, de 10.000 alumnos/año de todas las edades, que se extrapola a un impacto indirecto de 35000 personas al año con el resto de acciones de sensibilización. Entre la amalgama de actividades, destacan las actividades de Proyecto BiciEscuela, Proyecto BiciBus, Cursos de Ciclismo Urbano, cursos de extraescolares de ciclismo para todos los niveles, y un largo etc.</p>

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Página web	www.sevilla.org
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para garantizar el bienestar de la ciudadanía a través de un Manifiesto que pone en valor la salud, la sostenibilidad y un nuevo urbanismo.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Fomentar la movilidad activa, enmarcada dentro de las competencias de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Oficina de la Bicicleta: dependiente del Servicio de Sostenibilidad e Innovación Urbana, se crea para mantener y mejorar la infraestructura de carril bici en Sevilla e impulsar el uso de la bicicleta.</p> <p>Programa de la Bicicleta: este plan pretende fomentar el uso de la bicicleta mediante la creación de programas educativos en colegios, completando y mejorando la red de carriles bici, incrementando el número de aparcamientos y creando aparcamientos seguros, fomentando la intermodalidad en el transporte, mejorando el sistema de bicicleta pública y creando itinerarios ciclistas en el centro histórico de la ciudad.</p> <p>Recorridos temáticos en bicicleta: los recorridos temáticos en bicicleta constituyen una propuesta de conocimiento de la ciudad para los habitantes de la misma o para los turistas que la visitan. Aprovechando la red de carriles bici existentes, se han diseñado unos recorridos temáticos que permiten conocer los monumentos, la arquitectura contemporánea, los parques y rincones más interesantes de Sevilla y la arquitectura de la exposición Iberoamericana de 1929, rutas que discurren fuera del centro histórico, utilizando la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>Proyecto "Muévete en Bici por Sevilla": "Muévete en bici por Sevilla" está destinado a fomentar el uso de la bicicleta entre el colectivo educativo; tanto alumnos como profesores. Este programa propone la realización de actividades en colaboración con los centros educativos, con el objetivo de mostrar a los alumnos la conveniencia y las ventajas de usar la bicicleta como medio de transporte habitual.</p> <p>Campaña "Caminos escolares seguros", desarrollado mediante un convenio con la DGT.</p> <p>PMUS 2030: Ejecución de las propuestas recogidas para movilidad activa.</p>

BIZKAIKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

Página web	www.bizkaia.eus
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque a través de la Dirección General de Movilidad Sostenible la Diputación Foral de Bizkaia coincide con los objetivos planteados por El Futuro de la Movilidad.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Dinamizar el uso de la bicicleta en los hábitos de movilidad de la ciudadanía y facilitar la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none">• Construcción, conservación y mantenimiento de infraestructuras ciclables de ámbito interurbano.• Puesta en marcha del servicio metropolitano de bicicleta eléctrica de Bizkaia, proyecto "BizkaiBizi".• Red BiziPark de aparcamientos seguros para bicicletas. 7 unidades.• BiziPunto, estaciones de reparación y limpieza para bicicletas. 110 unidades.

EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Página web	www.emtmadrid.es
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Como empresa municipal para la movilidad sostenible, EMT Madrid defiende y promueve la movilidad activa, además de incorporar los principios y criterios que la sustentan en la definición y evolución de sus servicios de movilidad.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Impulsores y gestores del sistema público de bicicleta de alquiler de Madrid (Bicimad), principal instrumento de fomento de la movilidad ciclista de la ciudad, actualmente en expansión para alcanzar en 2023 los 21 distritos de la Madrid.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none">• Gestión y expansión del servicio de Bicimad en los 21 distritos (611 estaciones y 7.500 vehículos).• Incorporación de red de aparcamientos seguros para bicicletas en la red de aparcamientos de rotación.• Incorporación de aparcabicis seguros en aparcamientos multimodales (disuasión).

LAS ROZAS INNOVA

Página web	www.lasrozasinnova.es
Categoría	Administración pública
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Como Empresa Municipal de la Innovación y Transporte Urbano de Las Rozas de Madrid, Las Rozas Innova, está totalmente comprometida con la búsqueda y puesta en marcha de soluciones que transformen la movilidad para que sea más sostenible, conectada, multimodal segura, accesible y adaptada a necesidades del municipio de Las Rozas.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	<p>Las Rozas Innova incluye en su objeto social la elaboración de análisis, estudios, proyectos y ejecución de obras relacionadas con la accesibilidad, movilidad sostenible, tráfico, aparcamientos, transportes e infraestructuras, así como la promoción e impulso de proyectos de transporte alternativo que faciliten y mejoren la movilidad urbana, como complemento al transporte público urbano.</p> <p>Por otro lado, Las Rozas Innova tiene entre sus objetivos impulsar proyectos piloto e iniciativas que faciliten la movilidad interior urbana y la conectividad con Madrid y el resto de los municipios de la Comunidad generando el menor impacto medioambiental.</p>
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none">• Aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Las Rozas, donde uno de los 9 planes de actuación propuestos está enfocado a la mejora de la movilidad activa.• Lanzamiento de las ayudas a la electromovilidad para la compra de bicicletas eléctricas en el municipio de Las Rozas.• El Ayuntamiento de Las Rozas (con quien Las Rozas Innova, como empresa municipal trabaja en estrecha colaboración) está haciendo una fuerte apuesta por el impulso de la movilidad activa con la mejora y ampliación del carril bici en el municipio, gracias a la financiación obtenida con los fondos del MITMA.

DECATHLON ESPAÑA

Página web	<u>Movilidad Sostenible Decathlon España</u>
Categoría	Corporate
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Nuestra misión es la de conseguir que más personas descubran los beneficios de la movilidad activa ya que es la más ligada a nuestro sentido, el deporte, la más beneficiosa para el planeta y la salud de todos. Como uno de los principales proveedores de productos de movilidad y deportes, y por tanto también salud, en España creemos que podemos aportar soluciones y generar un gran impacto en el país.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	El interés de Decathlon es el de consolidarse como promotores activos de la salud en las ciudades a través de los deportes. Sin ser un deporte per se, la movilidad activa o saludable tiene todos los beneficios asociados a la práctica deportiva ya que el motor es el propio cuerpo. Además de la salud individual, fomentamos la movilidad saludable por los beneficios externos hacia el planeta, que para nosotros es el terreno de juego donde desarrollamos nuestras actividades.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	Desde que en 2020 pusimos en marcha el Plan Director de Movilidad Sostenible de Decathlon, hemos ido implantando medidas que buscan mejorar la calidad de vida de las ciudades desde nuestros centros. En septiembre de 2022, fuimos galardonados con el reconocimiento Bike Territory por haber fomentado iniciativas de movilidad sostenible a través de la bicicleta tales como habilitar aparcamientos para bicis (a los que se incluyen patinetes) u ofrecer la posibilidad de alquilarlas (para los trabajadores), entre otras. Nuestra ambición es la de ayudar a la movilidad activa más allá del perímetro de nuestros centros, algo que no podemos abarcar solos. Por eso también contamos con iniciativas para generar sinergias con asociaciones y administraciones públicas, así como organizar eventos para dar visibilidad a los desplazamientos saludables como la Semana Europea de la Movilidad.

RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA

Página web	www.ciudadesporlabicicleta.org
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	<p>El uso de la bicicleta junto con los desplazamientos a pie configuran lo que denominamos como movilidad activa, un modo de movilidad sostenible y saludable que resulta clave para abordar la actual crisis climática, energética y de calidad del aire.</p> <p>El desarrollo de un relato público y compartido sobre la importancia de la movilidad activa y la necesidad de que ésta gane espacio al vehículo motorizado en nuestras ciudades se considera estratégico desde la RCxB y por ello se ha querido contribuir en la elaboración de esta herramienta orientada precisamente a promover una movilidad activa para mejorar las ciudades y la vida de la ciudadanía.</p>
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Fomento y promoción del uso de la bicicleta, especialmente en la movilidad cotidiana, y soporte y acompañamiento a las administraciones locales y territoriales para el desarrollo de políticas públicas que faciliten y fomenten el uso de la bicicleta, especialmente como opción de movilidad cotidiana en nuestras ciudades y territorios.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Barómetro de la bicicleta: encuesta de referencia a nivel estatal sobre el uso y hábitos de la población en relación a la bicicleta.</p> <p>Observatorio de la bicicleta: Análisis panorámico de las políticas públicas que desarrollan las ciudades socias de la RCxB en favor de la movilidad en bicicleta. Se realiza de forma bienal, complementando al Barómetro de la Bicicleta.</p> <p>Guía de Recomendaciones para el impulso de la ciclogística en ciudades: una publicación con el objetivo de sintetizar los principales elementos a tener en cuenta a la hora de desarrollar proyectos de ciclogística a través de microhubs en las ciudades.</p> <p>Jornadas técnicas sobre aparcamientos para bicicletas, infraestructura interurbana, ciclogística, movilidad en bici al trabajo.</p> <p>Guías de recomendaciones para el desarrollo del cicloturismo, la implantación de sistemas de bicicleta compartida.</p>

RED DE CIUDADES QUE CAMINAN

Página web	www.ciudadesquecaminan.org
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque está alineado con nuestros principios y objetivos.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Defensa del espacio público como derecho y de la prioridad de las personas por encima del tráfico
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Campaña Píldoras peatonales: https://ciudadesquecaminan.org/accion/pildora-peatonal/</p> <p>Campaña Al cole andando: https://ciudadesquecaminan.org/accion/al-cole-andando/</p> <p>Campaña La buena movilidad: https://ciudadesquecaminan.org/accion/la-buena-movilidad/</p> <p>Metrominutos: https://ciudadesquecaminan.org/accion/metrominutos/</p> <p>Campaña La ciudad deseada: https://ciudadesquecaminan.org/accion/la-ciudad-deseada/</p>

COORDINADORA ANDANDO

Página web	www.andando.red
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Desde la coordinadora de ámbito estatal, que aglutina a las distintas asociaciones locales, sostenemos que el peatón está la cumbre de la jerarquía teórica de la movilidad, pero en la práctica sigue siendo ninguneado y sigue primando la movilidad motorizada.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Defensa de los derechos de las personas que caminan. El objetivo principal es conseguir un reparto equitativo del espacio público, en un contexto urbano saludable y democrático, para que todas las personas disfrutemos de la libertad de caminar y salir al encuentro de las demás, en igualdad de condiciones, sin importar la condición física y psíquica, el género o la edad.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none">• Manifiesto: la acera es peatonal. Objetivo: mantener en la legislación de seguridad vial los rasgos peatonales y no circulatorios de las aceras, a reforzar la idea de que LA ACERA ES PEATONAL.• Reclamaciones a las instituciones para situar al peatón en la agenda social y política. Por ejemplo, en las estrategias ministeriales de movilidad y seguridad vial• Alegaciones a las iniciativas ministeriales con respecto a normas de seguridad vial (ciudad 30), señalización, calidad ambiental (Zonas de Bajas Emisiones) o legislación de movilidad (Proyecto de Ley).• Reclamación de una Estrategia Estatal del Caminar

ASOCIACIÓN DE VIANDANTES A PIE

Página web	asociacionapie.org
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque estamos alineados con sus objetivos en nuestra lucha por la mejora peatonal de Madrid (no confundir con la peatonalización generalizada; nuestro objetivo es la convivencia entre modos). La mayor ciudad del país tiene potencial para convertirse en un ejemplo de movilidad activa. ¡Convenzamos a quienes toman las decisiones!
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Defensa de los derechos de los viandantes en la ciudad de Madrid.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	Acciones directas en la Semana de la Movilidad desde 1999; organización de jornadas y participación en ponencias defendiendo a los viandantes; campañas de reclamación de mejoras en calles y espacios libres; denuncias; paseos vecinales; metodología “micropolíticas” que incluye talleres, paseos críticos y propuestas peatonales para lograr mejoras en las calles y espacios libres de la ciudad de Madrid. Más información en la web: https://asociacionapie.org/actividades/

COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI (CONBICI)

Página web	conbici.org
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Desde ConBici nos parece importante aportar la visión de las personas usuarias de la bicicleta, fortaleciendo a la movilidad activa y el transporte público como parte de la solución frente a la crisis sistémica en la que nos encontramos. Por ello, es importante formar parte de una herramienta que promueve la movilidad activa creando nuevas alianzas.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	<p>ConBici, con más de 70 grupos locales en todo el territorio, es la entidad de referencia en España para la promoción de la bicicleta como medio de transporte habitual, seguro y sostenible, que contribuye a la mejora de la calidad de vida de la población y a un sistema social más justo.</p> <p>ConBici apoya, representa y defiende ante entidades públicas y privadas los derechos y los intereses de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o de ocio, con el fin de lograr implementar medidas, normativas, infraestructuras y todo aquello que fomente la cultura de la bicicleta.</p>
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>Congreso La Bicicleta y Ciudad: su objetivo es presentar las novedades y experiencias más importantes alrededor de la bicicleta como medio de transporte en el ámbito de España y Portugal. Los temas son los diseños de carriles bicis, los caminos escolares, rutas cicloturistas, normativa, intermodalidad, bicis públicas, entre otros.</p> <p>Encuentros cicloturistas: encuentros bianuales de ciclistas de toda España.</p> <p>Cycling With Clean Air: proyecto de ciencia ciudadana para medir la calidad del aire en 14 ciudades y realizar el seguimiento a la implantación de las Zonas de Bajas emisiones. Aportando propuestas ciclistas para una mejor calidad del aire.</p> <p>Premio ConBici: desde ConBici convocamos cada año el Premio ConBici a la Movilidad Sostenible, que tiene por objeto el reconocimiento a la labor más destacada durante el año en pro de la movilidad sostenible.</p> <p>Centro de Coordinación EuroVelo: coordinación de la red europea EuroVelo para el desarrollo de las principales rutas cicloturistas.</p> <p>Áreas de trabajo: nuestros grupos de trabajo reflexionan y elaboran propuestas en temas como legislación, movilidad, salud y medio ambiente, equidad, formación y cicloturismo.</p>

ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA (AMBE)

Página web	asociacionambe.com
Categoría	Asociación
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para contribuir a una iniciativa que pone a las personas que se desplazan a pie y en bicicleta en el centro del debate y de las acciones que se deben llevar a cabo para disfrutar de pueblos y ciudades con una mayor calidad de vida.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Promover políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta y el desarrollo del sector de la bicicleta en España.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>El sector de la bicicleta en cifras 2021 (y años anteriores): informe anual sobre el estado del sector de la bicicleta (ventas, empresas, empleo, producción, etc.)</p> <p>Eventos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Encuentros del Sector de la Bicicleta (online) trimestrales: Semana Europea de la Movilidad, Sostenibilidad en el Sector de la Bicicleta, Formación y empleo, etc.• Eventos presenciales: Alianza del Sector de la Bicicleta y Presentación del Informe del Sector (anual)

LIVALL	
Página web	livall.eu/es
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque formamos parte fundamental de la movilidad activa, siendo la bicicleta uno de los pilares en los que se apoya y el casco una necesidad de esta.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	LIVALL nace en 2014 con una premisa muy simple; fomentar el uso del transporte sostenible a través de la innovación tecnológica en materia de seguridad y conectividad. Como empresa dedicada a la movilidad segura y especializada en el desarrollo de cascos inteligentes, nuestro compromiso es con la protección y la mejora de la experiencia de usuario, transformando la manera de entender la seguridad, e incorporando en nuestros productos las tecnologías de computación propias de esta era digital.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<p>LIVALL para empresas: en LIVALL ponemos a disposición de empresas nuestro casco más tecnológico para asegurar que tu equipo permanezca protegido, conectado y siempre encuentre la ruta más rápida y segura.</p> <p>LIVALL para administraciones: en LIVALL llevamos años trabajando en innovaciones tecnológicas para la seguridad vial de máximo alcance y estamos involucrados en el desarrollo de tecnologías y patentes que pueden beneficiar enormemente a las distintas administraciones</p>

BIRD	
Página web	www.bird.co/es/
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Para contribuir a un tipo de movilidad que reduce el uso del coche.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Bird fomenta las alternativas limpias y sin coches. Trabajan con ciudades y universidades de todo el mundo para ofrecer nuevas opciones de transporte, complementar los sistemas de transporte público e invertir en infraestructuras de seguridad que beneficien a todos.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	Bird BikeShare: flota de bicicletas eléctricas destinadas al bikesharing en las ciudades.

AIRE MOBILITY	
Página web	www.airemobility.com
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque queremos contribuir al avance en políticas por una movilidad sostenible real y mejores condiciones para una movilidad activa eficiente.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Aportamos seguridad (estacionamiento seguro) a un elemento de movilidad activa tan significativos como es la bicicleta.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	Con la creación de la primera estación de Aire Mobility en el Parque Científico y Tecnológico de La Cartuja en Sevilla, formamos parte del proyecto de descarbonización de la Isla de la Cartuja a través del fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte para todos los trabajadores de la zona.

WIFLY	
Página web	www.wiflymobility.com
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Porque nuestros objetivos coinciden: promover el uso de la bicicleta en las ciudades.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Proporcionar un sistema de suscripción de bicicletas a los ciudadanos.

GOCLEER	
Página web	www.gocleer.com
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Gocleer es una empresa tecnológica emergente, que nace de la idea de fomentar la movilidad sostenible, segura y activa a través de una plataforma de datos de movilidad, y que premia a los usuarios cada vez que eligen medios sostenibles en sus desplazamientos urbanos. Nuestra misión es impulsar la transición hacia una movilidad más consciente, ayudando a empresas como aseguradoras, operadores de movilidad y gobiernos locales a generar impacto real a través de sus comunidades. Creemos que las acciones de cambio de hoy darán forma a las ciudades en las que viviremos en las próximas décadas. Vimos en el Manifiesto de la Movilidad Activa una plataforma colaborativa para co-crear una narrativa compartida y un mensaje unificado junto a distintos referentes del sector de la movilidad y organismos públicos, que sirva como referencia en el desarrollo de proyectos y líneas de actuación que contribuyan a convertir nuestras ciudades en lugares más seguros, habitables y saludables para todos.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Gocleer, gracias al uso de datos de movilidad e Inteligencia Artificial (IA), es capaz de detectar y clasificar de forma automática los distintos tipos de desplazamientos, medio de transporte utilizado, contexto y más utilizando los sensores de los smartphones (mobile telematics). Estos datos son utilizados para empoderar a los usuarios y generar conciencia acerca de la movilidad utilizada, el impacto ambiental de sus decisiones (emisiones de CO2) y premiar la movilidad activa, el uso de medios de transporte sostenible y los buenos hábitos de conducción. Tenemos soluciones tecnológicas para la industria aseguradora, los ayuntamientos y las empresas que, como parte de su plan de movilidad sostenible, buscan generar un impacto real.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none"> • Perfilamiento de la movilidad por tipo de desplazamiento basado en datos reales y clasificación vía IA • App o SDK del programa de beneficios y gamificación que incentivan la movilidad activa, segura y sostenible. • Co-desarrollo de nuevos seguros inclusivos para la nueva movilidad urbana • Integración del SDK en Apps y plataformas de movilidad, transporte, seguros, Mobility as a Service (MaaS) y super-Apps, públicas y privadas.

CICLOSFERA	
Página web	www.ciclosfera.com
Categoría	Startup
¿Por qué formamos parte de este Manifiesto?	Creemos en la necesidad de generar mejores ciudades y personas más plenas a través de la movilidad activa.
Rol en el ecosistema de la movilidad activa	Comunicación, difusión de buenas prácticas y sensibilización.
Ejemplos de iniciativas y actuaciones de fomento de la movilidad activa	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de reportajes y videos con la intención de cambiar hábitos de movilidad.



**EL FUTURO
DE LA
MOVILIDAD**

