

ALIANZA POR LA MOVILIDAD ACTIVA

Ciudades y pueblos seguros y saludables

Movilidad y ciudad forman un binomio indisociable. Cómo, cuándo y dónde nos movemos condiciona profundamente nuestras vidas y la forma en que habitamos el espacio urbano.

Sin embargo, el atributo de proximidad, característico de nuestras ciudades tradicionales, se ha debilitado progresivamente, forzándonos a realizar desplazamientos cotidianos cada vez más largos y alejados de la escala humana. En este contexto, los vehículos motorizados han adquirido un protagonismo que rompe con la idea de ciudad deseable: una ciudad accesible basada en la cercanía, en las relaciones sociales, en la salud y en un ritmo posible para todas las personas de diferentes capacidades. En definitiva, una ciudad amigable, inclusiva y saludable. Una ciudad para estar y no solo para desplazarse.

Este modelo urbano afecta de manera desigual, perjudicando especialmente a quienes más dependen la proximidad y el espacio público: las infancias, las personas mayores, quienes tienen movilidad reducida, de capacidades diversas o menos recursos, dedicadas a los cuidados, así como muchas mujeres y personas migrantes. La priorización de la rapidez, el consumo y el desplazamiento motorizado ha generado entornos que dificultan la autonomía, fomentan el aislamiento social y limitan las oportunidades de participación y vida comunitaria.

Como consecuencia, actividades esenciales para la vida urbana - estar, jugar, descansar, encontrarse, - se ven cada vez más restringidas. A ello se suma la falta de adaptación de nuestras ciudades a los desafíos climáticos, lo que agrava las condiciones de habitabilidad del espacio público.

Al mismo tiempo, trabajar, estudiar, comprar o cuidar, cada vez más lejos, implican una inversión creciente de tiempo y recursos, consolidando una dependencia estructural del vehículo a motor privado. Este modelo supone, en la práctica, una agresión a las formas más básicas, saludables y universales de desplazamiento: caminar y pedalear.

Lejos de constituir un conflicto natural, las tensiones entre peatones y ciclistas son el resultado de una distribución profundamente desigual del espacio público, que obliga a ambos a compartir espacios insuficientes mientras el vehículo motorizado mantiene su posición dominante.

Aunque se han producido avances en los últimos años, estos siguen siendo insuficientes y, en muchos casos, se limitan a soluciones parciales que no abordan el problema estructural y medidas enmascaradas como “sostenibles” no garantizan un verdadero cambio de modelo.

Ante esta situación, desde las coordinadoras estatales Andando (Ibérica), MUBI (Portugal) y ConBici (España) presentamos esta declaración conjunta de principios y compromisos para formar una Alianza por la Movilidad Activa desde la sociedad civil. Una Alianza a la que invitamos a sumarse a las administraciones públicas, al personal técnico y político, y a la sociedad en su conjunto para reorientar con urgencia las prioridades urbanas y avanzar hacia pueblos y ciudades pensados, diseñados y gobernados por y para las personas.

1. Cambio de paradigma.

El modelo de ciudad, en que vivimos, supeditado a la hegemonía del tráfico motorizado, está en crisis. En muchas ciudades, el actual entorno urbano está afectando gravemente nuestra salud física, mental y ambiental, y deteriorando significativamente nuestra calidad de vida. Ante esta situación, resulta imprescindible avanzar hacia un cambio de paradigma con políticas que prioricen la salud y la vida de todas las personas, con diferentes capacidades y condiciones, en el espacio público, porque no es solo un problema ambiental, es un problema de desigualdad y de tiempo de vida.

- a) **Territorios de proximidad.** Donde los bienes, servicios, oportunidades y derechos están próximos, accesibles a pie o en bici.
- b) **Espacios públicos pensados para vivir y convivir.** Las plazas, calles y parques de nuestros barrios y pueblos deben ser sitios para sentarse, conversar y hacer comunidad. Reforzar el papel de los espacios públicos como lugares de encuentro es clave para combatir el aislamiento, fortalecer los vínculos sociales, el bienestar social y la actividad económica.
- c) **Fomento de la movilidad activa para conectarnos.** Andar a pie o en bicicleta deben ser actividades seguras, cómodas y saludables. Una movilidad activa dinamiza el comercio local, refuerza la vida comunitaria, y mejora su tejido social.

2. Prioridad peatonal

Priorizar y fomentar los desplazamientos a pie sobre el resto de opciones de movilidad no debería ser objeto de debate. No solo por ser el modo más saludable y menos contaminante, sino también porque es la mejor forma de evitar el uso del vehículo a motor en los trayectos más cortos.

Priorizar los desplazamientos a pie no es una cuestión simbólica ni secundaria. Es reconocer que todas las personas somos peatones y que caminar es la forma más básica, universal y equitativa de movilidad. La prioridad del peatón debe convertirse en principio rector de la normativa estatal y del diseño urbano. Esto implica asumir un criterio de responsabilidad jerárquica: quienes se desplazan a mayor velocidad o con mayor masa deben adaptar su comportamiento y asumir una responsabilidad proporcional frente a quienes caminan.

3. La bicicleta como principal vehículo en la calle.

Para una población activa y saludable, en distancias medias (2 - 5 km) el mejor medio de transporte es la bicicleta. Pero también en distancias superiores, en combinación con el transporte público, es un medio de transporte alternativo con 0 emisiones y un activo en salud.

Las bicicletas deben poder circular, necesariamente, en entornos pacificados (calles con menos coches y más espacio), o en espacios separados del tráfico motorizado, siempre con una red conectada, cómoda y con garantías de seguridad y comodidad para el pedaleo.

4. Más allá de la Visión Cero.

Sabemos que los atropellos y siniestros viales en zonas urbanas e interurbanas son evitables con las políticas de movilidad, tráfico y el diseño urbano adecuados. Prueba de ello es que el objetivo de cero muertos en zona urbana ya ha sido alcanzado por muchos municipios en Europa. Garantizar la integridad física de las personas en el espacio urbano, ya sean niños, adultos o ancianos, es un deber de las administraciones públicas y un derecho constitucional incuestionable que debe ser prioridad para los que nos gobiernan.

- a) **Sistema Seguro y Reducción del Peligro Vial:** Por ello se hace indispensable la adopción de medidas basadas en el Sistema Seguro y Reducción del Peligro Vial, poniendo el foco en el elemento que más peligro introduce al sistema, el vehículo motorizado. Una propuesta que requiere voluntad política centrada en la reducción del tráfico a motor, la velocidad de los vehículos en nuestras vías y un diseño urbano enfocado al calmado de tráfico rodado y la aplicación real del límite de 30 km/h. o menos. Para ello debemos ir más allá aplicando los criterios del Sistema de Seguridad Sostenible, diferenciando el diseño de las vías urbanas del diseño de carreteras.
- b) **Entornos escolares seguros y calles para la infancia.** Las generaciones más jóvenes están perdiendo la autonomía personal, la capacidad de orientación, de relación social fuera de sus entornos protegidos y de tomar decisiones sin supervisión de los adultos. Nuestro objetivo como sociedad debe ser diseñar ciudades y pueblos que les permitan moverse de forma segura y autónoma. La adecuación de los entornos escolares es un punto de partida para empezar el cambio necesario del espacio urbano mejorando las condiciones de movilidad de los más jóvenes. El principio *del interés superior de los niños y niñas*, reconocido por la Convención de los Derechos de la Infancia nos obliga a empezar por ellos pero el beneficio de esta transformación será para todos. En este marco, es fundamental impulsar iniciativas de transición como los pedibuses y bicibuses, que permiten a niños y niñas ir al colegio caminando o en bicicleta de forma organizada, segura y acompañada, fomentando hábitos saludables, autonomía y comunidad desde edades tempranas.
- c) **Reducción al máximo del tráfico para proteger la salud y recuperar las calles.** A día de hoy, en la gran mayoría de barrios y pueblos, los coches dominan las calles. Esta presencia masiva perjudica a la salud y rompe la convivencia. Necesitamos recuperar los espacios para la vida: pasear, respirar, jugar y relacionarnos.

5. Una mirada inclusiva, interseccional y centrada en los cuidados.

La movilidad no es neutra. Las experiencias y necesidades de desplazamiento varían en función de factores como el género, la edad, la capacidad funcional, el origen, la situación socioeconómica o las responsabilidades de cuidado. Sin embargo, el modelo urbano dominante ha sido históricamente diseñado desde una perspectiva homogénea, ignorando esta diversidad y generando desigualdades en el acceso y uso del espacio público.

Las mujeres y las personas cuidadoras, por ejemplo, realizan desplazamientos más complejos, encadenados y vinculados a la vida cotidiana, mientras que la percepción de inseguridad condiciona de forma significativa sus patrones de desplazamiento. Del

mismo modo, las personas mayores, la infancia, las personas con capacidades diversas o quienes enfrentan situaciones de exclusión social o discriminación racial encuentran mayores barreras para desplazarse con autonomía, seguridad y dignidad.

Incorporar una perspectiva interseccional implica reconocer estas desigualdades estructurales y situar en el centro a quienes han sido tradicionalmente invisibilizados o discriminados en la planificación urbana. Esto requiere garantizar la accesibilidad universal del espacio público, eliminar barreras físicas y sociales, y diseñar entornos seguros, legibles y acogedores para todas las personas.

Avanzar hacia una movilidad verdaderamente inclusiva supone también combatir activamente las dinámicas de exclusión, segregación y racismo, asegurando que todas las personas, independientemente de su origen o condición, puedan ejercer su derecho a la ciudad en igualdad de condiciones.

Cualquier transformación urbana debe regirse por criterios de justicia social, equidad territorial y sostenimiento de la vida cotidiana, priorizando a quienes más dependen del espacio público y garantizando que nadie quede atrás.

6. Adaptación climática de pueblos y ciudades y renaturalización urbana.

Los entornos urbanos deben estar preparados para los efectos del cambio climático como inundaciones, olas de calor y escasez de agua. Por ello es fundamental implementar soluciones basadas en la naturaleza, mejorar las infraestructuras y planificar ciudades capaces de reducir los riesgos y proteger a su población.

Se debe apostar por la renaturalización urbana, que es clave para mejorar la calidad del aire, reducir las temperaturas, mitigar el efecto isla de calor y favorecer la biodiversidad en el entorno urbano. Además de mejorar la calidad ambiental y favorecer el bienestar colectivo, refuerza la convivencia en las calles y la relación entre las personas.

En este marco, es clave impulsar redes de calles verdes que integren arbolado, sombra, drenaje sostenible y espacios para el desplazamiento activo, incluyendo itinerarios seguros para bicicletas. Estas redes deben conectar barrios y municipios, recuperando caminos naturales y vías existentes para crear corredores ecológicos y de movilidad que reduzcan la dependencia del vehículo a motor privado.

Apostar por redes ciclistas interurbanas y por la recuperación de caminos públicos es también una forma de adaptar el territorio al cambio climático, mejorar la salud colectiva y fortalecer la cohesión territorial.

7. Vivienda, proximidad y derecho a la ciudad.

Necesitamos ciudades basadas en la proximidad, que sean resilientes y donde existan fuertes vínculos comunitarios. Las calles, plazas y parques deben ser lugares en los que la gente se encuentra, se conoce y se cuida. Donde los barrios tienen alma y los pueblos mantienen su identidad. Espacios donde florezca la vida en común y se cultive el sentido de pertenencia favoreciendo la cohesión social y una buena salud comunitaria. Ciudades amigables. Ciudades para estar y no solo para desplazarse.

El acceso a una vivienda digna y bien localizada es una condición esencial para garantizar una movilidad activa, saludable y equitativa. Sin proximidad, no hay posibilidad real de caminar o pedalear en el día a día. En los últimos años, el encarecimiento de la vivienda y la creciente presión del mercado inmobiliario, especialmente en los centros urbanos, han provocado la expulsión progresiva de la población residente hacia periferias cada vez más alejadas. La expansión de los pisos turísticos y los procesos de turistificación han acelerado esta dinámica, transformando barrios enteros en espacios de consumo y reduciendo su función residencial. Este fenómeno no solo altera el tejido social y debilita la vida comunitaria, sino que incrementa las distancias cotidianas y consolida la dependencia del vehículo motorizado. Las personas desplazadas a la periferia se ven obligadas a recorrer mayores distancias para trabajar, estudiar, acceder a servicios o cuidar, dificultando o imposibilitando el uso de modos activos de movilidad. Al mismo tiempo, los centros urbanos pierden diversidad social y funcional, convirtiéndose en espacios cada vez menos habitables, donde la vida cotidiana es sustituida por dinámicas económicas orientadas al turismo y al consumo.

Revertir esta situación requiere políticas públicas decididas que garanticen el acceso a la vivienda en entornos bien conectados y dotados de servicios, limiten los efectos de la turistificación, protejan el uso residencial del suelo urbano y que cuenten con espacios para el aparcamiento de todo tipo de ciclos.

Defender la movilidad activa implica, por tanto, defender el derecho a la ciudad: el derecho a vivir cerca, a habitar barrios vivos, a no ser expulsados, y a acceder a las oportunidades cotidianas sin depender de un vehículo motorizado.

8. Participación real para transformar de forma compartida.

Los barrios y pueblos cuentan con saberes, experiencias y necesidades propias que deben situarse en el centro de cualquier proceso de transformación urbana. Sin embargo, con demasiada frecuencia, la participación se limita a procesos formales, puntuales o meramente consultivos que no influyen de manera real en la toma de decisiones. Avanzar hacia una participación efectiva implica reconocer el conocimiento situado de la ciudadanía y garantizar procesos continuos, accesibles e inclusivos, donde las personas puedan no sólo opinar, sino también incidir en el diseño, la implementación y la evaluación de las políticas públicas.

Esto requiere generar espacios de diálogo vinculantes, dotar de recursos a los procesos participativos y asegurar la presencia activa de colectivos habitualmente excluidos, como la infancia, las personas mayores, las personas con discapacidad o quienes enfrentan mayores barreras socioeconómicas.

La transformación de nuestras calles, barrios y pueblos no puede imponerse de forma unilateral. Debe construirse desde el territorio, incorporando la diversidad de miradas y experiencias que conforman la vida cotidiana. Solo así será posible diseñar espacios que respondan a las realidades locales, refuercen el tejido comunitario y garanticen una movilidad verdaderamente inclusiva y equitativa.

9. Una red de transporte público eficiente y eficaz para conectar a pueblos, barrios y ciudades.

Todo municipio necesita de una red de transporte público fiable, con buenas frecuencias, que sea asequible y accesible, y que conecte de verdad a los barrios, pueblos, polígonos de

empresas y ciudades para dar una respuesta a las necesidades de desplazamiento de la gente. Es necesario fomentar y reforzar el transporte público con el objetivo de reducir la dependencia del vehículo a motor privado.

La Intermodalidad debe ser activa y saludable. Los trayectos en transporte público deben estar conectados entre sí, pero sobre todo accesibles y bien comunicados con los itinerarios ciclistas y peatonales. Ser coherentes con la pirámide del transporte sostenible supone permitir e incentivar la llegada a las paradas de bus y metro a pie o en bicicleta. Esto requiere de una red capilar de aparcamientos seguros para los ciclos, paradas más próximas entre sí y un primer y último kilómetro de acceso peatonal enfocado desde el diseño universal y la diversidad de cuerpos y necesidades de la población.

Los medios de transporte no compiten: necesitan complementarse. Bien conectados, amplían su alcance y su utilidad, pero requieren infraestructuras que lo hagan posible. La intermodalidad transporte público + bicicleta permite aumentar las distancias accesibles y el radio de influencia y alcance de las estaciones.

10. La electrificación masiva es una falsa solución.

La sustitución del vehículo de combustión por el eléctrico no contribuye al cambio modal y al reparto justo del espacio público que necesitan nuestras urbes sino todo lo contrario, perpetúan el modelo de ciudad sin resolver la mayoría de los problemas de salud derivados del estrés, sedentarismo, la dependencia y del aislamiento.

Los proyectos como el coche autónomo, suelen presentarse como mejoras de la calidad de vida. Sin embargo, lejos de reducir el uso del automóvil, las personas que hoy utilizan el transporte público o modos activos, optarán por desplazarse en coche, con impactos significativos en la congestión, el espacio público, la vida urbana y la salud.

La transformación que proponemos no es técnica ni gradual: es un cambio de modelo. Un cambio que requiere voluntad política, compromiso institucional y una ciudadanía activa que lo exija y lo sostenga.

La Alianza por la Movilidad Activa nace para impulsar este proceso. Invitamos a todas las personas, colectivos e instituciones a sumarse y a formar parte de esta transición hacia ciudades más justas, saludables y habitables.

Porque no hay justicia social sin justicia espacial.
Porque no hay ciudades vivas sin calles para las personas.

Porque no hay futuro sin proximidad.
Es el momento de recuperar nuestras calles.

[Súmate a la Alianza por la Movilidad Activa](#)