



Resumen ejecutivo

RANKING DE LA MOVILIDAD URBANA EN ESPAÑA 2019

Las ciudades como motor para un transporte
más limpio, seguro y socialmente equitativo

GREENPEACE

INTRODUCCIÓN

Las ciudades juegan un papel fundamental en la lucha contra el cambio climático y, además, son consideradas las catedrales del consumo, pero también los lugares donde se gestará el cambio hacia un planeta más sostenible. La ciudad es una consumidora insaciable, y para cambiar esta situación es necesario redefinir los hábitos y las normas de funcionamiento.

Hace más de un año, Greenpeace lanzó la campaña Neopolitan con el reto de convertir a diez ciudades españolas en pioneras del cambio que necesita el planeta. Creemos que los Ayuntamientos pueden convertir sus ciudades en sostenibles y por eso presentamos una serie de propuestas vinculadas al consumo en tres ejes: alimentación, residuos y movilidad. En este último aspecto, las ciudades deben desarrollar e implementar políticas de movilidad que **prioricen a las personas, la bicicleta, y el transporte público**, disuadiendo, en la mayor medida posible, el uso del automóvil.

Este año 2019 es el momento de revisar, **a través del presente informe, su grado de compromiso con la movilidad sostenible** y el cumplimiento de las medidas programadas en sus respectivos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), valorando, para cada ciudad, los objetivos logrados y denunciando aquellas áreas que presenten mayor margen de mejora de cara al futuro.

Se han analizado los PMUS de 12 ciudades. Nueve de ellas son ciudades Neopolitan y con algunas de ellas ya hemos trabajado en temas de movilidad. Pero, además, hemos incluido 3 ciudades más, que no forman parte del proyecto Neopolitan, con el objetivo de que se puedan comparar de una manera más constructiva los resultados entre ellas, y abarcando una muestra representativa en términos de diversidad territorial (11 CC.AA.), tamaño de ciudad y morfología urbana.



RESULTADOS

La valoración de las 12 ciudades escogidas ha sido realizada con un doble objetivo:

- Evaluar el **grado de compromiso de los gobiernos municipales** a través del análisis de sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), valorando tanto su alcance como su contenido al tratarse del documento programático de la movilidad en un ayuntamiento.
- Comparar el **estado de la movilidad en dichas ciudades**, basándose en los indicadores que miden aquellos elementos relacionados con la movilidad sostenible: reparto modal, oferta de servicios, accidentalidad o contaminación, entre otros.

Tras la evaluación de cada ciudad, se califican los indicadores valorando con 12 puntos a la ciudad con mejor valor en cada indicador y con 1 a la peor. La forma de calcular los indicadores permite que puedan ser revaluados conforme se disponga de nuevos datos, permitiendo que las ciudades puedan mejorar sus calificaciones. Los indicadores son agrupados por categorías, las cuales son ponderadas en base a su importancia en relación a la movilidad sostenible de cada ciudad, como se expone a continuación:

Estas son las notas sobre 10 puntos obtenidas por las diferentes ciudades en cada una de las categorías y el total ponderado según la relevancia y el peso de cada uno de los indicadores.

Categoría	Indicador	Ponderación
Planes de Movilidad Urbana Sostenible	Alcance del PMUS	20%
	Calidad del PMUS	
	Grado de respuesta	
	Nivel actualización del PMUS	
A pie	Áreas peatonales	15%
Bicicleta	Red de vías ciclistas	15%
	Sistema de Bici Pública	
Transporte Público (TP)	Paradas TP/Km2	15%
	Integración tarifaria	
Taxi	Oferta Taxi+VTC	2,5%
Automóvil	Índice motorización	7,5%
	Vehículos eléctricos	
	Regulación del aparcamiento	
Salud pública	Población expuesta a NO2	20%
	Población expuesta a ruido	
	Accidentalidad	
Participación ciudadana	Transparencia / web municipal	5%
	Semana Europea de la Movilidad	

RANKING DE MOVILIDAD URBANA EN ESPAÑA 2019

		PMUS	A pie	Bici	T.P.	Taxi	Coche	Salud	Particip	Nota
1	Bilbao	8,3	9,2	5,8	6,1	4,2	8,3	5,7	4,0	6,9
2	Valencia	5,8	10,0	7,1	4,3	5,4	4,2	6,3	6,5	6,6
3	Barcelona	7,5	7,5	9,6	7,6	8,3	8,3	0,8	6,5	6,5
4	Sevilla	3,8	8,3	9,2	2,6	4,2	4,4	5,1	6,5	5,9
5	Madrid	7,4	1,7	3,3	7,6	9,2	8,9	6,4	6,5	5,9
6	Zaragoza	5,1	5,0	5,0	5,4	5,7	5,6	6,0	6,5	5,5
7	Málaga	7,4	6,7	1,7	4,0	10,0	1,9	5,7	6,5	5,2
8	Murcia	4,3	4,2	6,7	3,2	3,3	2,8	6,8	4,0	4,8
9	Pamplona	3,1	2,5	5,0	4,0	6,8	6,1	7,9	6,5	4,6
10	Palma	6,1	0,8	2,9	3,8	6,3	4,2	5,4	6,5	4,6
11	Santiago	2,8	5,8	2,9	3,5	6,3	7,2	4,3	1,5	4,4
12	Albacete	3,3	3,3	5,8	1,8	0,8	3,1	4,6	4,0	3,7

Con estos resultados, presentamos el *ranking* de movilidad, liderado por Bilbao con un 6,9 y seguida por Valencia y Barcelona. Aprobadas igualmente pero con menor nota resultan las ciudades de Sevilla, Madrid, Zaragoza y Málaga. Suspendidas, pero rozando el aprobado, son las ciudades de Murcia, Pamplona y Palma, siendo las últimas Santiago con un 4,4 y Albacete con un 3,7.

A continuación, Greenpeace presenta las conclusiones para las ciudades analizadas, incluyendo tanto sus aspectos más destacables como aquellos puntos donde las ciudades necesitan mejorar en materia de movilidad urbana.



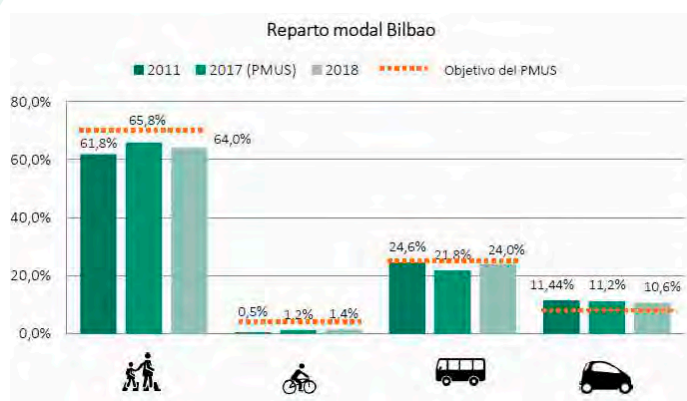


Bilbao

6,9

La capital vizcaína es líder en movilidad sostenible gracias a un modelo que **coloca la movilidad peatonal en el centro de la vida urbana**. Tras una profunda transformación urbana en las últimas dos décadas, centrada en la consolidación y la proximidad, actualmente un 64% de los desplazamientos en la Villa de Bilbao se realizan a pie, mientras que el uso del vehículo privado es solo del 11% y baja año tras año.

Recientes actuaciones como la recuperación de espacios peatonales, una **variada oferta de transporte público** o la transformación en 'Ciudad 30' reduciendo la velocidad máxima en el 87% de sus calles, permiten a Bilbao obtener buenas notas en varios indicadores. Como **retos de futuro** queda la promoción de la bicicleta, todavía muy minoritaria respecto a ciudades de su entorno como Donostia o Vitoria-Gasteiz. También existe la amenaza de un crecimiento del Gran Bilbao excesivamente dependiente del automóvil, con infraestructuras, como la 'Super Sur', que incentivan el uso del coche. Aunque los niveles de contaminación atmosférica han vuelto a los límites legales, la disuasión del automóvil debe proseguir para contener así los niveles de polución, ruido y accidentabilidad.



La mayoría de las medidas contempladas en el PMUS de Bilbao, vigente hasta 2030, disponen de indicadores de seguimiento y fechas de ejecución, lo que facilita el control y seguimiento de manera sistematizada. Este Plan destaca por su amplio alcance, **incorporando sistemas de participación ciudadana y un Plan de Acción en la movilidad de género**, una tarea pendiente en la mayoría de planes analizados.



Valencia

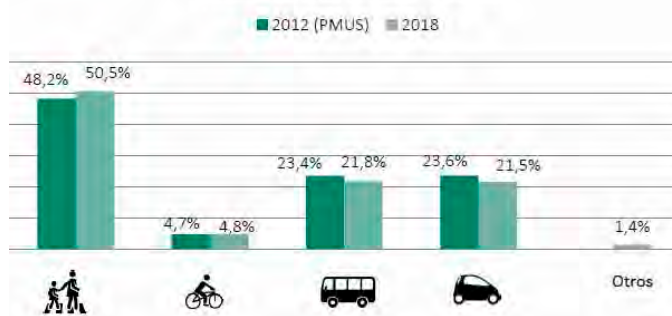
6,6

Hasta hace no mucho, Valencia destacaba por la hegemonía del vehículo privado en sus avenidas, con un uso del coche superior a Madrid o Barcelona. Las recientes políticas de movilidad sostenible han invertido esta tendencia y la ciudadanía empieza a responder positivamente.

Los desplazamientos a pie ya superan el 50% y la bicicleta se consolida como forma de moverse con una cuota del 5%, gracias a la apuesta decidida por una red ciclista segura tras construir más de 150 kilómetros en 3 años.

Semejante cambio en las políticas de movilidad no ha estado exento de polémica, **con importantes resistencias al cambio cada vez que se ha limitado el espacio al coche**. Este cambio de mentalidad exige resultados casi inmediatos para convencer de la utilidad de las medidas puestas en marcha. Igualmente importante resulta controlar los efectos que las aceras recuperadas pueden generar en Valencia, como son la creciente presión turística o la excesiva proliferación de terrazas.

Evolución del reparto modal - Valencia



Otras medidas, como la reciente aprobación de la Ordenanza de Movilidad, la mejora de los carriles bus o la integración urbana de la Avenida del Cid pueden contribuir a mejorar los indicadores en el futuro y por tanto la sostenibilidad de esta ciudad. Por su tamaño y actividad, **Valencia necesita incrementar el uso del transporte público** a través de la integración tarifaria (todavía pendiente), la finalización de las obras de metro en ejecución y la priorización del autobús urbano y metropolitano en las grandes vías de acceso.



© Greenpeace/ Pedro Armestre

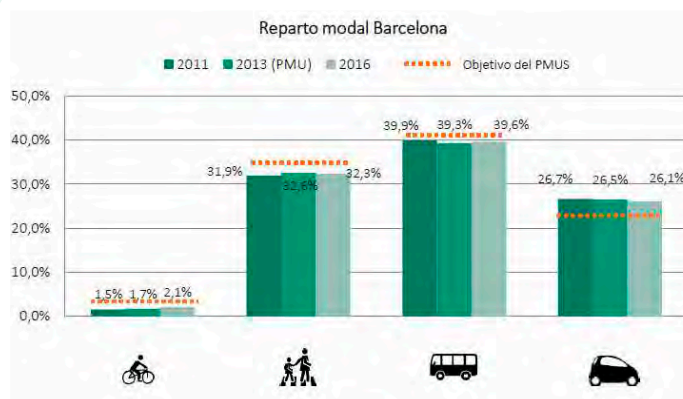


Barcelona

6,5

La capital catalana alcanza el tercer puesto gracias a sus políticas en favor de la movilidad peatonal, la bicicleta y el transporte público en una de las áreas metropolitanas más densas de Europa. En los últimos años, Barcelona ha experimentado cambios de gran calado como **la extensión y mejora de la red de carriles bici** o la extensión de una **nueva red ortogonal de autobuses**. También se ha comenzado la implantación del modelo de 'supermanzanas', una actuación ejemplar destinada a cambiar la relación de la ciudadanía con sus calles.

Pese a las buenas cifras, el abuso del coche sigue afectando a la habitabilidad de la ciudad con **niveles de ruido, contaminación y accidentalidad todavía inaceptables**. Medidas como la Zona de Bajas Emisiones han contribuido a mitigar los casos más graves. Pero todavía se necesita reducir aún más el espacio al coche, especialmente en aquellas avenidas que funcionan casi como autopistas en el centro de la ciudad, debido a la elevada velocidad e intensidad del tráfico motorizado.



Tras finalizar el horizonte temporal del Plan de Movilidad Urbana 2013-2018, Barcelona se enfrenta a la redacción del nuevo PMU con algunas carencias históricas, como la **unión del tranvía por la Diagonal**, la excesiva presencia de motos en las aceras y la difícil gestión de la movilidad ligada al turismo. Sin embargo, el camino emprendido en la mejora de la movilidad la sitúa entre las ciudades más preparadas en esta materia.



Sevilla

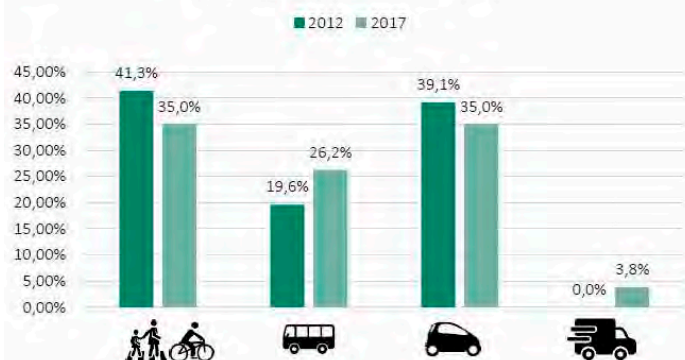
5,9

En Sevilla, especialmente en su centro histórico, **caminar es siempre la mejor opción**. Un protagonismo que las personas que caminan comparten con la bicicleta gracias a las políticas que, desde hace más de 10 años, propiciaron el **crecimiento de la bici de forma nunca antes vista en España**. A pesar de que el Plan de Movilidad se limitaba a unas propuestas generales, éstas han sido llevadas a cabo casi en su totalidad en lo referente a itinerarios peatonales y red ciclista.

Sin embargo, Sevilla está en cuarta posición porque estas condiciones que permiten una movilidad ejemplar no se dan en todos los puntos de la ciudad, con importantes carencias en la periferia y una excesiva dependencia del coche en su área metropolitana. **Sevilla requiere de forma urgente un transporte de gran capacidad** prioritario respecto al coche y no puede estar esperando décadas a la ejecución de una red de metro inviable en tiempo y coste. Por este motivo, **es preciso dotar, a las vías de acceso, de plataformas reservadas para el autobús**, mientras se completa su red ferroviaria, muy por detrás de ciudades similares como Valencia o Bilbao.

La redacción del nuevo PMUS, el cual se está retrasando más allá de lo previsto, debe sentar las bases para extender las buenas prácticas de Sevilla al conjunto de la ciudad y a su área de influencia.

Evolución del reparto modal - Sevilla



Las mejoras de transporte público y movilidad peatonal y ciclista deben acompañarse de medidas contra el abuso del coche, mediante la creación de zonas de bajas emisiones, de prioridad residencial (como el Plan Centro, que llegó a funcionar y ahora está suspendido) y una mejor gestión del aparcamiento en superficie.



© Greenpeace



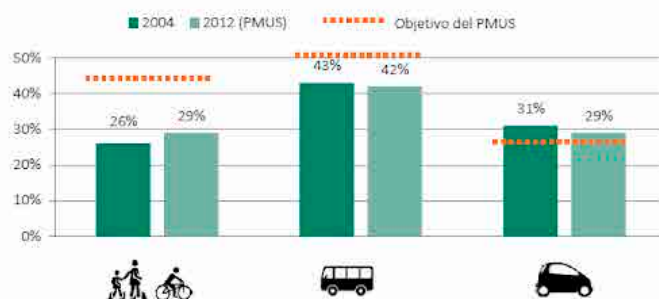
Madrid

5,9

Durante los últimos años, **Madrid ha implantado valientes medidas contra la contaminación que causa el tráfico.** Sin embargo, debido a su tamaño y nivel de actividad, los problemas de la movilidad madrileña son todavía bastante complejos, lo que le empuja a ocupar una posición intermedia en esta clasificación. Madrid presenta una red de Metro y Cercanías muy completa y una densa malla de buses urbanos e interurbanos, registrando en su conjunto **más de 5 millones de viajeros al día en transporte público.** Una demanda que se complementa con un gran número de desplazamientos a pie a pesar de la falta de medidas para reducir espacio al coche, sobre todo en la periferia.

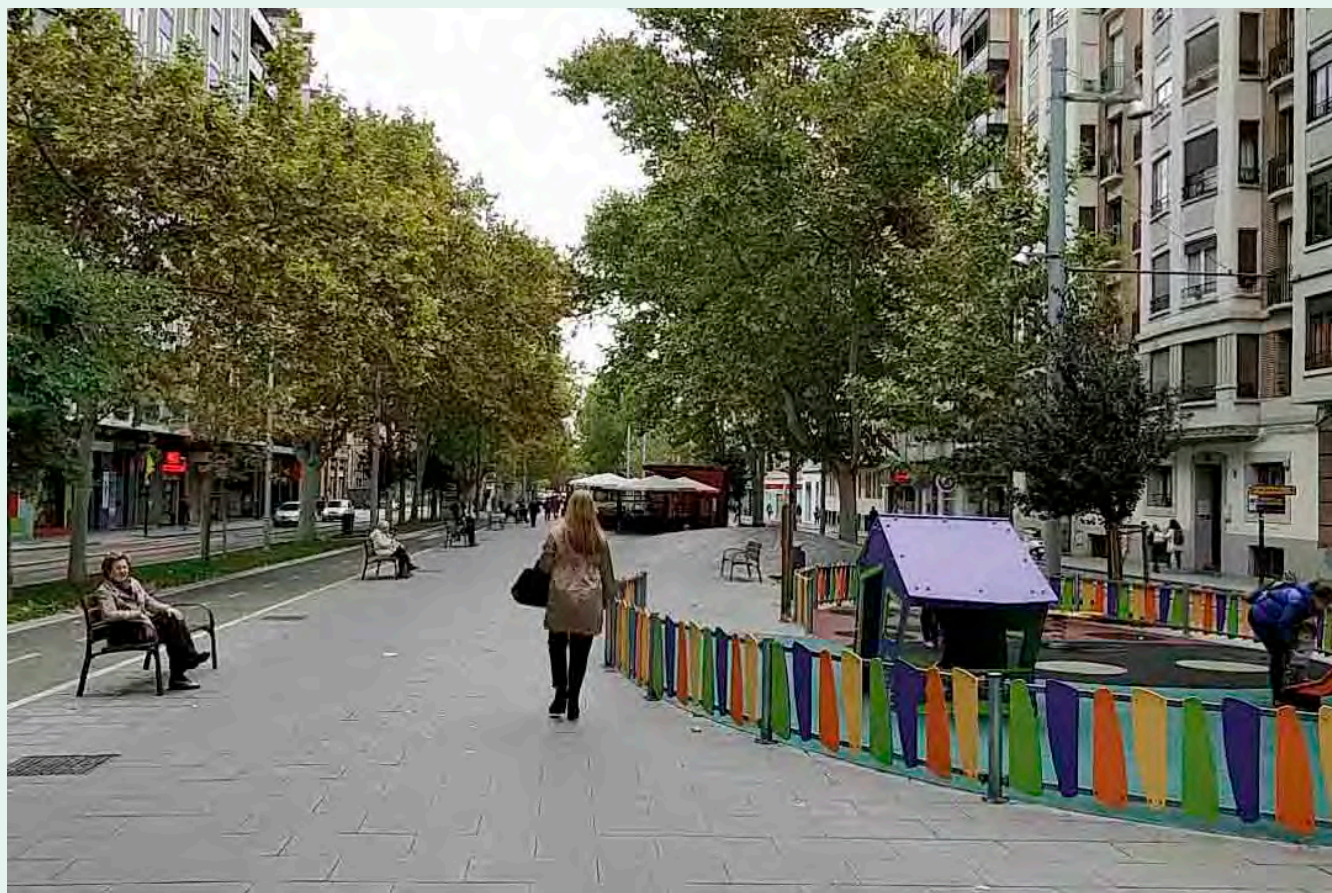
El uso de la bicicleta permanece estancado debido a la ausencia de vías ciclistas seguras en las grandes avenidas, incumpliendo las directrices previstas en su Plan de Movilidad (PMUS 2014) y Plan Director Ciclista. La falta de cambios en el diseño urbano se compensa con medidas valientes a nivel de gestión, como la primera activación del nuevo protocolo anticontaminación, la municipalización y mejora de BiciMAD o la puesta en marcha de 'Madrid Central', que han protagonizado la actualidad de los medios y la política.

Evolución del reparto modal - Madrid



Aunque se trata de medidas de largo alcance, ya empiezan a notarse algunos efectos positivos como el aumento del número de viajeros del transporte público en detrimento del uso del coche, que sigue bajando.

Sin embargo, **los datos positivos en la ciudad no se reflejan en el resto del área metropolitana,** demostrando la falta de liderazgo en movilidad a nivel regional. Problemas como la contaminación atmosférica (ilegal año tras año) o la congestión provocada por el abuso del coche rebasan el ámbito municipal. Para ponerles freno hacen falta medidas conjuntas como la instalación de carriles Bus-VAO (solo 1 en 20 años), **recuperar el servicio de Metro previo a los recortes,** la creación de un protocolo anticontaminación intermunicipal realmente efectivo o un nuevo sistema tarifario integrado que reemplace a la 'Tarjeta Multi', un billete difícil de entender y que limita la intermodalidad.



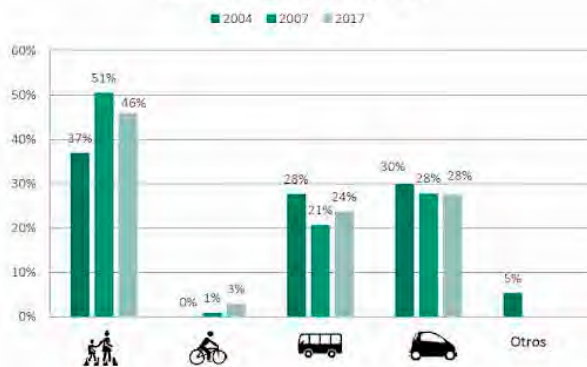
Zaragoza

5,5

En mitad de la tabla se encuentra **Zaragoza, una ciudad que poco a poco va caminando en la buena dirección**. Desde 2004 los desplazamientos a pie se han incrementado, la bicicleta se ha consolidado como una opción más para moverse y el transporte público gana protagonismo. Un cambio que se refleja en la nueva cara que presentan muchas de sus calles del centro, antes entregadas al coche.

Pese a su gran tamaño, el transporte público de Zaragoza se despliega íntegramente en superficie –salvo una corta línea de Cercanías– lo que le permite una mayor cobertura y accesibilidad. La creación del tranvía y la consiguiente reordenación de la red de autobús urbano modificaron el esquema de transporte en la ciudad atrayendo a nuevos usuarios a una red que hoy ya presenta síntomas de falta de capacidad. **Zaragoza tiene el reto inmediato de mejorar las conexiones con los barrios más alejados y con los municipios de su entorno**, donde la dependencia del coche es todavía elevada. Para ello, tareas como la construcción de la línea 2 del tranvía o la creación de carriles reservados resultan imprescindibles para seguir impulsando el transporte sostenible.

Evolución del reparto modal - Zaragoza



Las futuras actuaciones de Zaragoza aparecen reflejadas en dos PMUS: el de 2014 en colaboración con el Consorcio y el de 2018 que desarrolla el anterior. **Ambos PMUS en su conjunto son una valiosa herramienta para gestionar la movilidad** que incorpora espacios para la participación y la consulta pública. Para lograrlo, es necesario un mayor consenso político en medidas positivas como la mejora de la intermodalidad, la extensión de la red ciclista o el control de los vehículos más contaminantes en el casco urbano.



© Greenpeace/ Arturo Rodríguez



Málaga

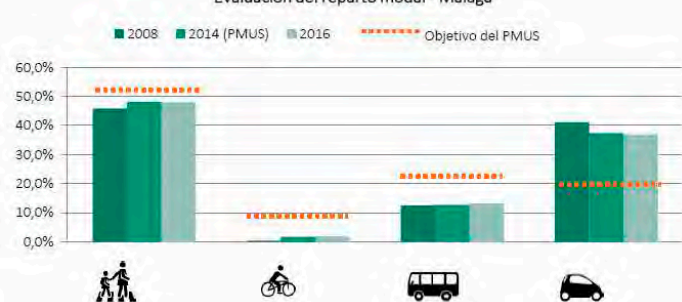
5,2

La ciudad andaluza con mayor actividad económica obtiene una nota justo por encima del aprobado.

El empleo de modos sostenibles ha mejorado levemente en 10 años, pero está lejos todavía del objetivo fijado en su Plan Especial de Movilidad (PEMUS) el cual fija el uso del coche en casi la mitad que ahora. Málaga se caracteriza por ser una ciudad muy caminable, con importantes actuaciones peatonales en el centro histórico. El uso de la bici también ha crecido gracias a la ejecución de parte de la red ciclista propuesta, pero todavía está lejos del nivel de Sevilla.

Las propuestas contempladas en el PEMUS de Málaga gozan de un alto grado de ejecución: en 4 años se han ejecutado el 68% de las medidas previstas, destacando las relativas a normativas, reparto de mercancías, transporte público y seguridad vial. Se trata de un plan con un extenso diagnóstico y gran cantidad de información, aunque en algunos puntos requiere más nivel de detalle, así como presupuestos y cronogramas para asegurar su seguimiento. **Este Plan incluye medidas específicas sobre la movilidad turística**, al ser uno de los sectores con más presencia en la Costa del Sol y que mayores problemas generará en el futuro.

Evaluación del reparto modal - Málaga



Los grandes retos para la ciudad de Málaga pasan por **completar la red de Metro en ejecución y mejorar la coordinación de la red de autobuses**, así como completar la integración tarifaria. También es necesario desarrollar la regulación de aparcamientos e impulsar el desarrollo de la bicicleta, al ser Málaga una ciudad propicia para este medio de transporte.



Murcia

4,8

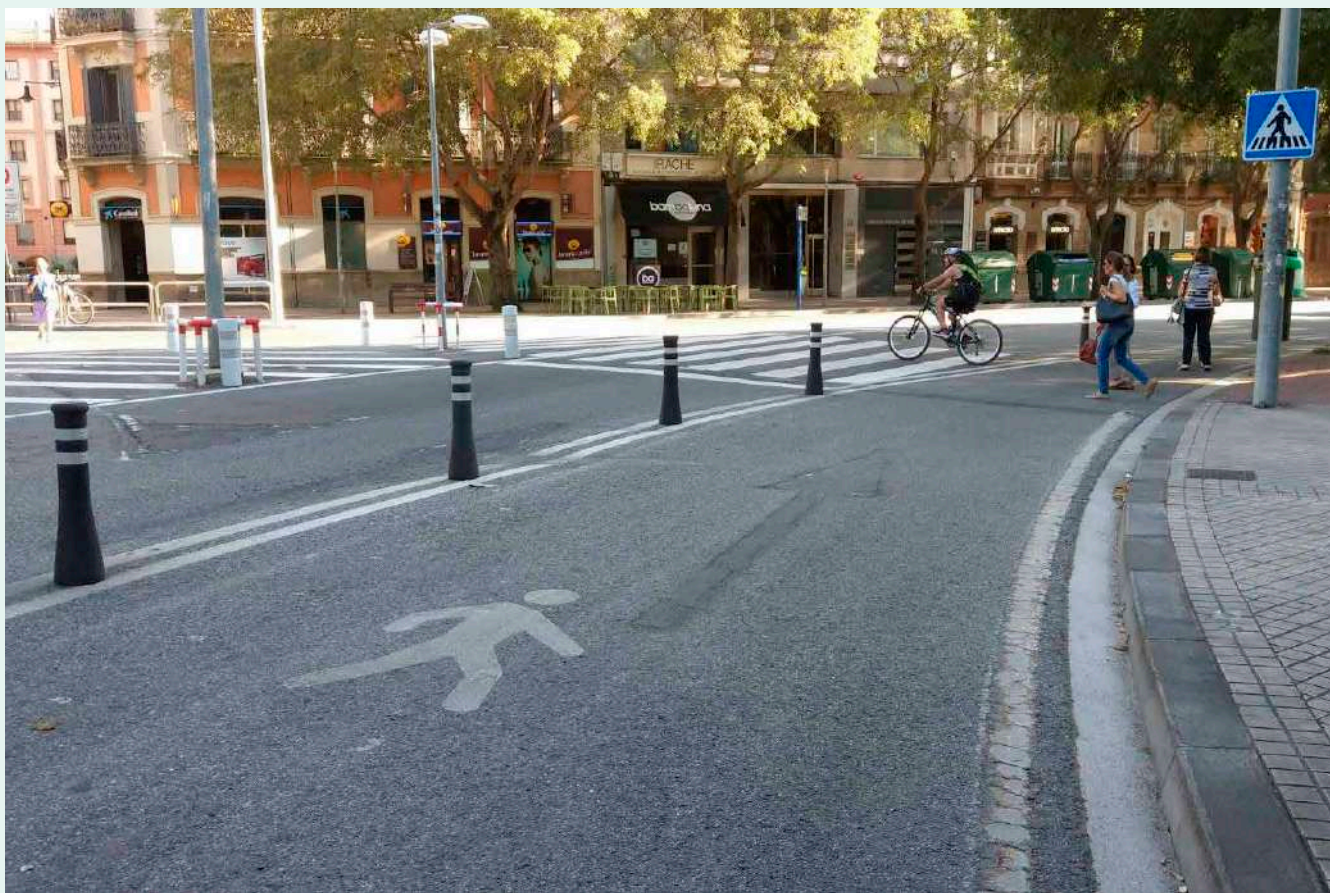
Murcia suspende con una movilidad condicionada por su gran área de influencia y por la dispersión de sus núcleos de población. La característica morfología de la Huerta de Murcia y la gran presencia de pedanías dificultan la movilidad de proximidad, un problema que requiere soluciones también en el ámbito urbanístico. Como resultado, **el uso del automóvil es mayoritario en Murcia (54% en 2009)** a la espera de obtener datos más actualizados que demuestren la existencia de un cambio hacia los modos sostenibles.

El Plan de Movilidad de Murcia contempla objetivos muy ambiciosos para el horizonte de 2022, como reducir el uso del coche a la mitad, triplicando el del transporte público y alcanzando la bici una cuota del 10%. Sin embargo, los datos del PMUS resultan insuficientes, con una valoración económica confusa, y siendo en su conjunto un plan difícil de leer y valorar, **careciendo además de medidas de participación ciudadana en su elaboración y seguimiento**. El PMUS se completa con un Plan Director de la Bicicleta, cuyos carriles bici ya se están desplegando por la ciudad, esperando un



notable crecimiento de la bici en los próximos años según se vaya completando la red.

Junto a la promoción de la bicicleta, **Murcia requiere políticas valientes en materia de transporte público** más allá del tranvía existente: crear ejes de bus urbano y metropolitano preferentes, o el desarrollo y electrificación de su red de Cercanías, inexplicablemente todavía diésel y sin conexión con Cieza o Cartagena. Todo ello en conjunto con **políticas urbanísticas orientadas al transporte** que corrijan la dispersión actual hacia los servicios de proximidad.



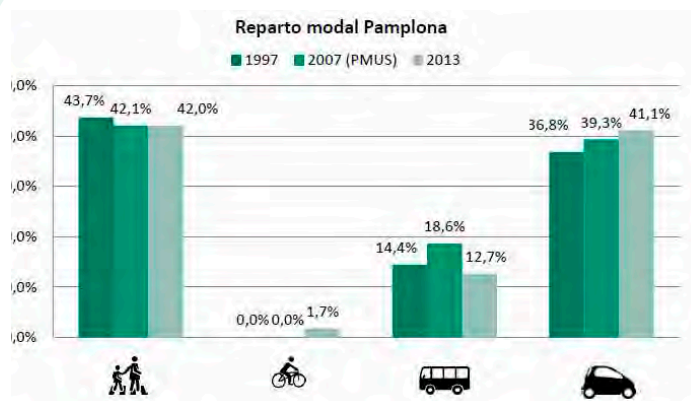
Pamplona

4,6

Pese al esfuerzo realizado en el impulso al transporte público, **la evolución del reparto modal en Pamplona muestra un preocupante aumento del uso del coche** en detrimento de los modos sostenibles –sobre todo del autobús– que descienden. Para revertir esta tendencia es necesario un esfuerzo adicional, aunque medidas recientes están ayudando a mejorar la movilidad en el conjunto de la ciudad.

El horizonte contemplado en el Plan de Movilidad finalizó en 2018. El alcance del PMUS ha sido elevado, siendo pionero en temas como participación pública o carsharing (coche compartido), aunque en ocasiones carece de concreción suficiente y la información es difícil de localizar. Actualmente se encuentra en fase de participación el nuevo Plan de Movilidad Comarcal, destinado a continuar el trabajo del anterior.

Uno de los retos del nuevo Plan es corregir la dependencia del coche en la movilidad interurbana, todavía muy dependiente de los servicios de Pamplona, que obligan a una movilidad periférica mal resuelta en transporte público.



La gran fortaleza de Pamplona es la facilidad para el peatón, siendo una ciudad fácilmente caminable sobre todo en el centro. Este potencial debe conjugarse con los retos pendientes, como las **políticas ciclistas o la integración tarifaria**, para conseguir invertir los datos de reparto modal siguiendo el camino de otras ciudades similares, como Vitoria-Gasteiz, que han logrado este objetivo tras años de esfuerzo.

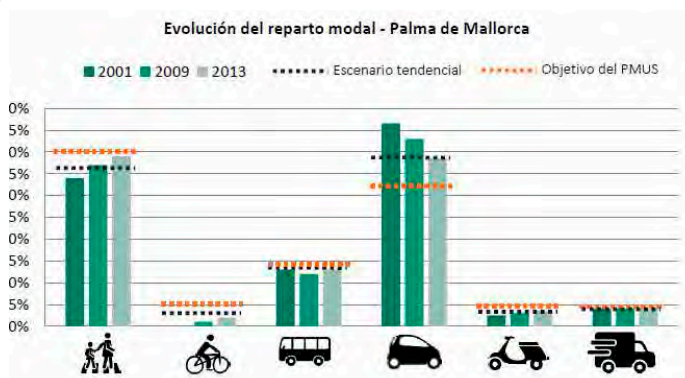


10° Palma

4,6

Pese a su elevada densidad de población, **la capital balear no alcanza el aprobado por la elevada presencia del coche en la ciudad**. La presión turística de la isla, sobre todo en el centro y el puerto, y el excesivo índice de motorización empujado por el alquiler vacacional (el más alto después de Canarias) afectan negativamente a los indicadores de movilidad. No obstante, **Palma presenta una tendencia positiva en su reparto modal** que se acerca a los objetivos fijados en su Plan de Movilidad, subiendo los modos sostenibles y bajando el uso del coche particular. Por eso es urgente seguir trabajando para que el automóvil deje de ser el modo mayoritario, resultando en una ciudad más amable para todas las personas.

El PMUS de Palma, elaborado en 2014 y con horizonte hasta 2020, resulta un documento muy completo, con propuestas realistas y una web municipal ('MobiPalma') con amplia información sobre movilidad y transporte, aunque se echa en falta información más reciente. De cara a la revisión del Plan será interesante conocer los datos actualizados y los nuevos objetivos a los que se enfrenta la ciudad, especialmente tras la aprobación de la **ley balear**



que limitará la venta de vehículos diésel y gasolina en un futuro próximo.

Dentro de las medidas del PMUS destaca la apuesta por el ferrocarril urbano, si bien los índices de uso del Metro de Palma son todavía muy reducidos. No obstante, se espera un progreso tras la electrificación y mejora de los ferrocarriles de Mallorca. **En movilidad peatonal hay mucho por hacer aún**, al contar con muy pocas zonas peatonales excepto en el centro histórico.



Santiago de Compostela

4,2

En la parte final del *ranking* se encuentra la capital de Galicia, **con un uso del vehículo privado superior al 40% y muy condicionada por la creciente dispersión de su población** en favor de los municipios colindantes. Esta circunstancia hace que, en la movilidad de Santiago, tenga especial incidencia su área metropolitana, pues no en vano cada día entran a la ciudad el doble de los habitantes censados.

El Plan de Movilidad de Santiago arrancó en 2011 con horizonte hasta 2018, y no consta la redacción de uno nuevo. Dicho Plan presenta propuestas muy concretas en materia de transporte público, pero con falta de detalle y alcance en el resto de ámbitos, sobre todo en lo referente a peatones, bicicleta, accesibilidad y participación pública.

La elevada presencia del vehículo privado contrasta con el **bajo uso del transporte público** (12%) una circunstancia común de las ciudades pequeñas frente a las grandes en España. A cambio, Santiago presenta un centro urbano compacto así como un bajo índice de motorización. Ambas condiciones **propician la**



movilidad de proximidad, sobre todo a pie, un modo que conjuga con la importancia de la movilidad turística, motivada por ser punto final del Camino de Santiago.

En este contexto, Santiago de Compostela se enfrenta al reto de generar **ejes preferentes para el transporte público** que mejoren la conexión entre barrios y con los municipios de su entorno. Asimismo, debido a su dispersión y la de su área metropolitana, **la integración tarifaria y la intermodalidad** son aspectos a considerar para mejorar las cifras actuales.



Albacete

3,7

A la cola de este análisis se encuentra Albacete, un importante polo de actividad de Castilla-La Mancha que muestra cifras negativas en gran parte de los indicadores analizados. Para la elaboración de este informe ha resultado difícil obtener información actualizada sobre el estado de la movilidad en esta ciudad, donde, **al igual que sucede en ciudades medianas y pequeñas, se detecta un abuso del coche** para trayectos urbanos que son fácilmente realizables andando, en bici o en transporte público.

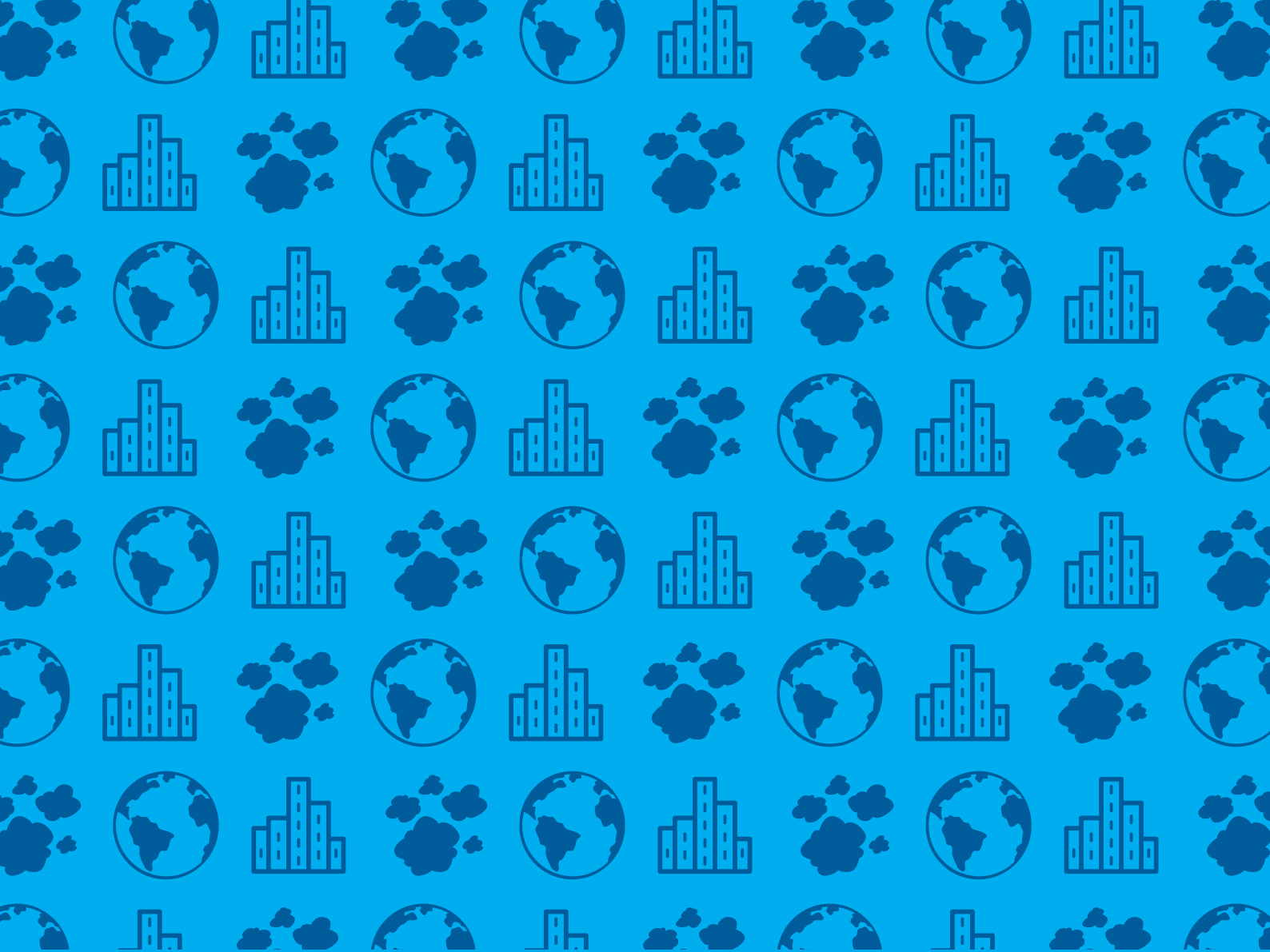
El Plan de Movilidad de Albacete, elaborado en 2010, no tiene programa de actuación sino que se limita a tres líneas estratégicas. Esta circunstancia exigió la redacción de un Plan de Acción con seis actuaciones concretas, cuyo resultado está pendiente de evaluación. **Para la redacción del PMUS no se disponen de cifras de reparto modal** ni se proponen objetivos concretos sobre el mismo, dificultando mucho la labor de evaluación y la comparativa con otras ciudades de similares características.

En la actualidad, es imprescindible disponer de más información y datos actualizados para realizar un diagnóstico correcto sobre el estado de la movilidad en Albacete. Por sus características urbanas, **Albacete ofrece unas condiciones a priori favorables para el transporte sostenible.**

Las dimensiones del núcleo urbano y su orografía son óptimas para desarrollar el potencial de la bicicleta. Por otra parte, el disponer de una población concentrada junto a gran cantidad de servicios es clave para promover la movilidad de proximidad y la baja dependencia del automóvil, siempre que se acompaña de medidas que limiten el abuso del mismo. Sobre todo en el centro, **son varias las calles que piden una menor presencia de automóviles para mejorar las condiciones del resto de modos**, beneficiando al conjunto de la población y al comercio local.

Conclusiones y demandas de Greenpeace

- **Greenpeace demanda cumplir con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** como documentos estratégicos para promover un cambio de usos hacia una movilidad sostenible, que no esté centrada en el automóvil y, por tanto, sea más segura, limpia y socialmente equitativa.
- Aunque el enfoque y los objetivos coinciden en gran parte con los fijados por Greenpeace para movilidad urbana, **algunas de las ciudades carecen del nivel de detalle y compromiso necesario para que sean Planes de Movilidad efectivos.** Partiendo de las ciudades analizadas, se observan grandes diferencias en los plazos y alcance de los PMUS analizados.
- De las ciudades analizadas, los PMUS con mayor calidad son Barcelona, Bilbao, Madrid, Palma, Málaga y Valencia. En cambio, obtienen peor puntuación los PMUS de Albacete, Sevilla, Santiago de Compostela y Murcia.
- El alcance de los nuevos PMUS deberá abarcar **nuevos aspectos como la movilidad con perspectiva de género**, el crecimiento de la micro-movilidad (patinetes, etc.), la regulación del transporte a la demanda (sea car-sharing, Taxi o VTC) y la gestión inteligente de la distribución urbana de mercancías.
- **Greenpeace exige a los responsables municipales y grupos políticos que sean consecuentes con los criterios acordados en los Planes de Movilidad.** De nada sirve alcanzar consenso en la aprobación de Planes, ‘Pactos por la Movilidad’ y declaraciones institucionales si, a la hora de poner en marcha las medidas, los políticos pasan a defender únicamente el coche. Especialmente preocupantes han resultado los ataques políticos contra medidas como nuevas vías ciclistas, la aplicación de restricciones al coche o la ampliación de espacios peatonales. Se trata de posiciones arcaicas más propias del políticas de los años 60, priorizando el tráfico de coches respecto al resto de usuarios.
- **La movilidad a pie debe ser prioritaria, pues todos somos peatones en algún momento del día.** De los datos analizados se observa un elevado índice de movilidad a pie en casi todas las ciudades (40-60%) siendo una fortaleza clave para la movilidad sostenible en cualquier ciudad, al margen de su tamaño y capacidad económica.
- Los resultados también demuestran la **consolidación de la bicicleta en aquellas ciudades que han apostado por esta forma de transporte**, como Barcelona, Sevilla o Valencia. La reducción del número y la velocidad de los automóviles en la ciudad, junto con la construcción de vías ciclistas seguras en los ejes principales, son elementos clave que el resto de ciudades deberían asumir.
- Entre los retos de futuro, en la mayoría de ciudades analizadas es común la necesidad de **promover el transporte público para atender las principales demandas de movilidad**, priorizando el transporte en superficie (autobús y tranvía) a través de más frecuencia, plataformas exclusivas que eviten los atascos y una integración tarifaria que facilite la intermodalidad a todos los usuarios.
- Para las **ciudades grandes** los indicadores del *ranking* muestran un uso elevado del transporte público y cada vez más medidas contra los vehículos más contaminantes. Sin embargo, los efectos de la alta concentración de automóviles provocan **importantes perjuicios a la salud pública, con elevados niveles de ruido, accidentalidad y contaminación atmosférica**, con especial incidencia en Barcelona.
- Esta situación hace que las ciudades grandes requieran medidas de gran calado para seguir reduciendo el uso del automóvil.
- En el caso de **las ciudades medianas y pequeñas** se detecta un mayor uso del coche, a pesar de que ofrecen condiciones mucho más favorables para caminar o ir en bicicleta. Las ciudades peor clasificadas responden a este perfil, si bien tienen **un gran potencial de mejora con acciones sencillas y de bajo coste** que promuevan la movilidad activa en sus ciudades.



Greenpeace es una organización independiente que usa la acción directa no violenta para exponer las amenazas al medio ambiente y busca soluciones para un futuro verde y en paz.

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace.

Resumen ejecutivo del “Análisis de Movilidad en Ciudades Neopolitan”, elaborado por Alomon – Consultoría de Movilidad en mayo de 2019.

Greenpeace
C/Valores 1, Madrid 28007 Madrid
tel +34 91 444 14 00/ 902 100 505
fax +34 91 187 44 56
info.es@greenpeace.org

www.greenpeace.es

GREENPEACE