

RESUMEN EJECUTIVO

Propuestas de la Comisión de MOVILIDAD

Para una Movilidad sostenible, segura e interconectada

INTRODUCCIÓN

Las cámaras oficiales de comercio, industria, servicios y navegación son corporaciones de derecho público cuyo objetivo es la promoción y defensa del interés general, habilitadas por **Ley¹** como órganos consultivos y de colaboración con las Administraciones públicas. Como aspecto añadido, la Ley designa expresamente a la **Cámara de Comercio de España como órgano consultivo y de colaboración con la Administración general del Estado.**

En este contexto, para el ejercicio de las funciones consultivas atribuidas legalmente, la Cámara de Comercio de España desarrolla una labor de reflexión estratégica a largo plazo a través de sus **Comisiones consultivas**, erigiéndose en institución de referencia para todos los sectores productivos de la economía española.

Sobre esta base, la **Comisión de Movilidad** de la Cámara de Comercio de España tiene el triple objetivo de liderar iniciativas para promover una movilidad urbana sostenible; crear un marco de diálogo y reflexión estratégica mediante la cooperación en paridad del ámbito público-privado; y contribuir a la generación de conocimiento y propuestas a través del ejercicio de la función consultiva. De este modo, la Comisión aborda sus trabajos desde la perspectiva complementaria de la movilidad sostenible, la movilidad multimodal y la micromovilidad.

La referencia en los trabajos de la Comisión es la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), cuyo objetivo es garantizar la movilidad de todos los ciudadanos de manera sostenible, segura y conectada, cumpliendo los compromisos internacionales de España y garantizando una transición justa en la que ni colectivos, ni sectores productivos ni territorios se queden atrás. De este modo, la Comisión de Movilidad de la Cámara de España se erige como uno de los instrumentos consultivos más destacados para contribuir al diseño y perfeccionamiento de los desarrollos legislativos emprendidos.

La función consultiva queda reforzada con la interlocución fluida de la Cámara de Comercio de España con las Administraciones públicas competentes. No en vano, la Cámara es una institución intermedia entre el sector público y privado, capaz de servir como eficaz canal de comunicación e intercambio de contenidos entre ambas esferas. Esta circunstancia permite el diálogo y la reflexión compartida sobre las necesidades que la empresa española encuentra en el ámbito de la movilidad.

¹ Ley 4/2014, de 1 de abril, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación. BOE Núm. 80, Sec. I. Pág. 27997, miércoles 2 de abril de 2014 Sec. I. Pág. 27997.

A todo ello se suma la oportunidad que ofrecen los fondos procedentes de la Unión Europea (*Next Generation EU*) para impulsar reformas y proyectos que contribuyan al diseño de una movilidad interconectada, segura y sostenible.

En este marco, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Comercio de España ha elaborado el presente **documento de reflexión y análisis, como contribución constructiva a la agenda normativa del Gobierno en materia de movilidad urbana.**

OBJETIVOS Y PLANTEAMIENTOS DE LOS TRABAJOS DESARROLLADOS

Con base en el impulso que el actual Gobierno atribuye a la gobernanza de las ciudades y a la movilidad urbana, materializado principalmente en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, y la preparación de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, la Comisión de Movilidad de la Cámara de Comercio, en su labor de acompañamiento de la labor legislativa del Gobierno, asumió la tarea de estudiar las materias a regular por la Ley, aportando análisis y recomendaciones por parte del sector privado. Una labor que se espera sea también de ayuda para los ayuntamientos, dado que constituyen las entidades más directamente afectadas por la transformación de la movilidad en las ciudades.

En este contexto, la Comisión asumió como uno de sus principales objetivos abordar la **integración de la perspectiva de la movilidad urbana dentro de la normativa nacional, mediante la producción de un documento de posicionamiento unánime que sirva de hoja de ruta ante la agenda normativa del Gobierno en materia de movilidad.**

Para ello, se constituyeron en el seno de la Comisión, **tres grupos de trabajo**, ejemplo de colaboración público-privada, dirigidos a aportar conocimiento y recomendaciones concretas de actuación en los ámbitos de la movilidad interconectada; la seguridad y la sostenibilidad; y la movilidad planificada. Para alcanzar estos objetivos, cada grupo desarrolló sus tareas individualmente sobre las materias objeto de estudio asignadas, produciendo una serie de **documentos analíticos integrados en el presente documento único consolidado.**

Concretamente, las tareas asumidas por cada uno de los grupos de trabajo de la Comisión de Movilidad, y los documentos elaborados, han sido los siguientes:

Grupo de trabajo sobre Movilidad interconectada

Centrado en estudiar y adoptar una posición común respecto a las nuevas formas de movilidad y micromovilidad, derivadas de una transformación acelerada en los hábitos y preferencias de los ciudadanos, entre los que se encuentra el mayor uso de dispositivos móviles, que están impulsando la contratación online y el auge de nuevas fórmulas de movilidad digitales, multimodales y compartidas.

Documentos elaborados:

- Propuesta Ordenanzas tipo. En concreto, dos: una para vehículos matriculados (coches, motocicletas) y otra para los vehículos de micromovilidad no matriculados (bicicletas y patinetes).
- Argumentario sobre la movilidad compartida: exposición de fundamentos empíricos sobre las políticas en materia de movilidad eléctrica compartida en los contextos urbanos.
- Documento de buenas prácticas en movilidad urbana: revisión del marco normativo y de las actuaciones más destacadas aplicadas para conseguir una movilidad urbana sostenible respetuosa con el medioambiente y que mejore la calidad de vida de los ciudadanos.

Grupo de trabajo sobre Movilidad segura y sostenible

Orientado a proponer soluciones respecto a uno de los mayores retos del sector, la sostenibilidad del sistema de movilidad. Aborda temáticas como las fórmulas para conseguir unos municipios más eficientes y con mejor calidad del aire, qué medidas pueden ayudar al sector de la movilidad a ser menos dependientes de aquellos combustibles más contaminantes, y cómo orientar la fiscalidad y las infraestructuras para conseguirlo.

Documentos elaborados:

- Análisis de impacto medioambiental de las políticas municipales de movilidad: se proporciona una estimación orientativa sobre el posible impacto medioambiental de las normativas municipales relacionadas con la movilidad y calidad del aire.
- Informe y recomendaciones sobre la infraestructura urbana de recarga: analiza las dotaciones de infraestructura urbana de recarga eléctrica y las barreras existentes para su impulso, y en

función de ello, se emiten recomendaciones para mejorar su despliegue en el territorio español.

Grupo de trabajo sobre Movilidad planificada

Tiene el objetivo de contribuir a una hoja de ruta nacional en el que el sector de la movilidad y el transporte se convierta en un eje fundamental presente y futuro de la economía española, adaptándose a los cambios y alcanzando su máxima competitividad.

Documento elaborado:

- Buenas prácticas y recomendaciones para impulsar la centricidad del peatón: se analizan las estrategias de peatonalización en las ciudades españolas y se propone, en función de ello, una serie de recomendaciones para preservar e impulsar el protagonismo del peatón en los entornos urbanos.

RESUMEN DE LOS RESULTADOS ALCANZADOS

A continuación, se presentan los principales resultados de los trabajos elaborados en el seno de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Comercio de España.

Argumentario movilidad eléctrica compartida

En este documento se lleva a cabo una **argumentación de cómo la movilidad eléctrica compartida puede jugar un rol catalizador en la transición verde, permitiendo a los países y a las ciudades dar el salto a tecnologías de transporte más eficientes y, significativamente, menos contaminantes.**

Como punto de partida de este documento, cabe destacar que la aparición de nuevas tecnologías (vehículo eléctrico, big data, tecnología de vehículo autónomo) y los cambios culturales propician la aparición de nuevos modelos de negocio de movilidad sostenible compartida.

Para ello, se exponen una serie de argumentos a favor de la movilidad eléctrica compartida:

Movilidad eléctrica compartida	
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora calidad de vida del ciudadano • Lucha contra el cambio climático • Construir un mejor planeta (sostenibilidad, mejora salud ciudadanos, creación de actividad económica)
Beneficios	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de emisiones y ruidos • Compartido y ágil • Libera espacio público • Innovador • Favorece la multimodalidad
Futuro de la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Multimodal e integrada • Velocidad baja • Tránsito modal eficiente • Convivencia público-privada

Buenas prácticas relativas a la movilidad eléctrica compartida

En este trabajo se proponen una serie de **recomendaciones en diferentes ámbitos para impulsar la movilidad compartida en los núcleos urbanos.**

En concreto se proponen buenas prácticas de los municipios en relación a los cambios en los esquemas urbanos para fomentar el uso de servicios públicos; medidas de acercamiento y fomento de la movilidad sostenible al ciudadano; propuestas de incentivos fiscales, subvenciones al transporte sostenible, etc.; propuestas de protocolos de estándar para compartir datos entre operadores y ciudades; políticas de gestión y custodia.

Marco normativo	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de marco normativo de referencia • Desarrollo de políticas e incentivos que fomenten la innovación tecnológica y los nuevos modelos de negocio en el ámbito de la movilidad • Facilitar la libre prestación de servicios de movilidad
Reducción de emisiones	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento del uso de medios de transporte de baja o nula emisión • Potenciar zonas de bajas emisiones
Uso del espacio	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento y conservación de las vías urbanas • Uso del espacio para desplegar una sólida red de infraestructuras (recarga de vehículos y baterías) • Mejorar el uso de los aparcamientos de zonas reguladas

Desplazamientos a lugares de trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar la mejor de las comunicaciones en los parques empresariales • Planes de incentivos para las empresas que fomenten el uso de movilidad compartida
Intermodalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitar el desarrollo de nuevas formas de movilidad y el uso de plataformas integradoras • Maximizar la potencialidad conjunta del transporte público y los diferentes modos de movilidad compartida • Apostar por la tecnología como elemento inteligente de integración
Colaboración público-privada	<ul style="list-style-type: none"> • Definir un marco de actuación asegurando la integración, tratamiento y seguridad de la información de movilidad, interoperabilidad y promoviendo los objetivos de sostenibilidad • Ofrecer a los usuarios una combinación de modos de transporte públicos y privados
Datasharing e interoperabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer un protocolo homogéneo de gestión y custodia de la información, entre las administraciones y los operadores • Definir un mecanismo para compartir datos de movilidad entre los distintos agentes • Apertura a terceros de los datos de demanda y oferta de operadores de MaaS y de venta de todos los tickets disponibles del transporte público • Desarrollar un marco regulatorio estable y homogéneo a nivel nacional para los diferentes operadores
Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar campañas conjuntas de comunicación

Ordenanzas tipos (vehículos matriculados y micromovilidad)

Ante la dispersión de criterios adoptados en los servicios de movilidad compartida, en este documento se propone un **contenido tentativo para la elaboración de una ordenanza tipo para vehículos matriculados y otra para los vehículos de micromovilidad no matriculados**. Concretamente se establecen una serie de contenidos que debería contener una Ordenanza tipo capaz de incentivar una implementación efectiva en las ciudades de los nuevos modos de transporte.

En cuanto a la ordenanza tipo para vehículos matriculados se propone:

- Habilitación de la actividad a través de una declaración responsable

- Condiciones de la prestación del servicio: disponible 24h, afección a municipios colindantes, licencia o tecnología para adaptar el vehículo al presumo del usuario
- Obligaciones del operador: mantenimiento óptimo, control flota, facilitar al Aytos. datos de geolocalización, unirse a plataformas públicas, origen renovable de la energía, sistema de mejora de aparcamiento
- Control de la actividad: de oficio o acta de inspección
- Régimen sancionador: sanciones graduales y posible inhabilitación según la gravedad de la infracción
- Regímenes existentes: obligación de adaptación

Además, se analizan los casos de éxito de las siguientes ciudades: Roma, Madrid, Milán y París. Se han elegido dichas ciudades, entre otras razones, porque presentan un servicio maduro gracias a su experiencia y a los años de implantación de los servicios. Igualmente, tienen un alto grado de aceptación y uso por parte de la ciudadanía.

En cuanto a la ordenanza tipo para bicis y patinetes se propone:

- Régimen transitorio hacia un mismo modelo de vehículos matriculados: licitación con un número de operadores y vehículos determinados
- Condiciones de la prestación del servicio: disponible 24h, afección a municipios colindantes, usuarios mayores de 16 años
- Obligaciones del operador: mantenimiento óptimo, control flota, facilitar al Ayto. datos de geolocalización, *geofence*, respuesta <2h situaciones indeseadas, emisiones neutras, reciclaje de los vehículos
- Circulación y estacionamiento: armonización normativa municipios, regulación a nivel estatal; facilitar acceso a la documentación en formato digital; estacionamiento flexible.
- Control de la actividad sanciones graduales y posible inhabilitación según la gravedad de la infracción
- Regímenes existentes: obligación de adaptación

En este estudio se lleva a cabo un **análisis de los posibles efectos que las distintas medidas y normativas municipales aprobadas por las corporaciones locales en materia de movilidad y mejora de la calidad del aire, han tenido en las cantidades medidas de ciertos componentes contaminantes del aire de las ciudades.**

Para ello, se han utilizado datos sobre la cantidad de partículas contaminantes que están presentes en el aire de las urbes, se ha recabado información de los ayuntamientos sobre las medidas o normativas municipales relacionadas con la materia y se ha recopilado información relativa a otra serie de variables de interés para el análisis.

Como resultado, se ha configurado un conjunto de datos con estructura de panel sobre información mensual de 86 estaciones medioambientales, distribuidas por 14 municipios utilizados como muestra. Se trata de 21 variables para las que se dispone de información desde enero de 2004 a diciembre de 2019.

Una vez estructurado el conjunto de datos, se ha estimado el impacto de las políticas municipales relacionadas con la movilidad y calidad del aire en la cantidad de partículas contaminantes existentes en las ciudades, y se ha determinado en qué medida estas políticas han supuesto una influencia significativa en su disminución.

Sobre esta base, como una primera conclusión relevante de esta investigación², **se constata una reducción de la cantidad de contaminantes presentes en el aire de las ciudades que componen la muestra**, durante el periodo histórico considerado en el análisis.

Por otra parte, **en el ámbito del análisis de impacto efectuado, se extraen las siguientes conclusiones:**

- Las medidas o **políticas municipales sobre estacionamiento**, tanto regulado en superficie como disuasorio, parecen tener un impacto favorable en la calidad del aire de las ciudades.

² Al no tratarse de una muestra de municipios seleccionada aleatoriamente, los resultados obtenidos son orientativos.

- Las **restricciones a la movilidad de vehículos establecidas en zonas de bajas emisiones** también podrían tener cierto impacto favorable en la calidad del aire (aunque se trata de un resultado que debería ser contrastado de forma más rigurosa ante la falta de información disponible en el ámbito de este estudio).
- La **ampliación de carriles específicos** (bici o bus) parece tener impacto favorable en algunos componentes contaminantes, pero no en otros. Sería necesario un análisis más exhaustivo para poder extraer conclusiones más ajustadas sobre su verdadero impacto.
- No se pueden extraer resultados concluyentes para la **movilidad compartida o *sharing*** (vehículos, motocicletas, bicicletas y patines). Esto podría deberse a que su peso en la movilidad de las ciudades todavía es poco relevante.
- Las **bonificaciones al impuesto de circulación** en función del etiquetado de la DGT no parecen tener efecto en la calidad del aire.
- Las **medidas o normativas relacionadas con la peatonalización**, aparentemente, podrían ejercer un impacto favorable en la calidad del aire de las ciudades, sobre todo en lo que se refiere a presencia de NO₂ en el ambiente.
- Los modelos estimados incluyen, como variable exógena, una tendencia temporal que pretende recoger el efecto de un conjunto de variables de difícil obtención, entre las que destaca el **avance tecnológico** (directamente relacionado asimismo con la renovación del parque de vehículos). Se trata de la variable que más ha contribuido a mejorar la calidad del aire durante el periodo temporal que abarca el estudio.

Si bien el impacto de algunas medidas particulares y tomadas de manera individual sobre la reducción de partículas contaminantes no es estadísticamente significativo, es posible que puedan serlo **en el marco de una política coordinada e integral** destinada a mejorar y descarbonizar la movilidad en su conjunto en los ámbitos urbanos. Sería un punto que requeriría, en cualquier caso, un análisis más exhaustivo.

Por último, es necesario poner de manifiesto la **falta de información estadística para conocer el impacto real de las políticas medioambientales aplicadas por los municipios** españoles. En este sentido, sería recomendable diseñar una metodología de recogida de información municipal homogénea que permita a las distintas administraciones, y resto de agentes interesados, abordar investigaciones para determinar el impacto de las distintas políticas municipales de manera más ajustada.

En este documento **se analizan las dotaciones de infraestructura urbana de recarga eléctrica y las barreras existentes para su impulso, y en función de ello, se emiten una serie de recomendaciones para mejorar su despliegue en el territorio español.**

Como punto de partida de este análisis, destacar que el marco normativo y la planificación estratégica nacional e internacional ponen de relieve la urgencia de avanzar hacia un nuevo modelo de transporte sostenible. Uno de los objetivos establecidos para ello en el PNIEC³, es alcanzar en 2030 la electrificación del transporte por carretera, para lo cual se cuenta con el progresivo incremento del uso de vehículos eléctricos hasta alcanzar en 2030 los cinco millones de unidades.

A día de hoy, España no cuenta con objetivos vinculantes de desarrollo mínimo de infraestructura que acompañen estos objetivos de electrificación del parque de vehículos en nuestro país.

Según se deriva del análisis realizado, en 2030, la dotación efectiva (que contrastaría con la estimación inicial de 500.000 puntos de recarga necesarios según la ratio derivada de la Directiva 2014/94/UE) debería ser de aproximadamente 3,2 millones de puntos de recarga eléctrica en España, de los cuales como mínimo entre 223.000 y 360.000 deberían ser puntos de recarga públicos.

Ello, partiendo de la situación actual en la que existen 8.545 puntos de recarga accesibles al público para un parque de unos 54.079 vehículos eléctricos. La actual red de puntos de recarga eléctrica accesibles al público en España no contiene una adecuada proporción de infraestructura en función del tipo de recarga, potencias y tiempos. Asimismo, se constatan carencias en la dotación de infraestructura de recarga eléctrica interurbana, imposibilitando la movilidad de personas y mercancías entre ciudades en un tiempo similar al de los actuales vehículos de combustión interna.

Por tanto, según se desprende del diagnóstico, el cumplimiento de los compromisos asumidos por España de reducción de emisiones en el horizonte 2030 en el ámbito del transporte terrestre, que debe ir acompañado de un protagonismo principal del vehículo eléctrico, no será posible si se mantiene la actual trayectoria en la evolución del parque de vehículos eléctricos.

Para ello, **como punto de partida y condición indispensable, resulta imprescindible el establecimiento de una planificación y unos objetivos que organicen y orienten el despliegue de la**

³ Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.

infraestructura de recarga de acceso público, de modo que acompañen el cumplimiento de los objetivos establecidos en el PNIEC 2021-2030.

Entre las barreras para ese despliegue, **el marco legislativo y las trabas administrativas actualmente existentes han sido identificadas como dos de las grandes limitaciones** que encuentran los operadores para instalar y operar los puntos de recarga. Por tanto, la corrección o eliminación de estas barreras debería constituir un propósito hacia el que orientar la colaboración público-privada.

De este modo, la coordinación entre Administraciones y el establecimiento de una hoja de ruta y la unificación de criterios resultan indispensables para fomentar, facilitar y agilizar la labor de la actividad empresarial vinculada a los puntos de recarga eléctrica. Concretamente, se proponen una serie de **medidas de ámbito regulatorio y de simplificación administrativa para el impulso y mejora del despliegue**, organizadas por bloques y con identificación del agente responsable de la misma, según su competencia.

Bloques	Medidas	Administración/es responsable/s
Medidas de planificación / coordinación	Elaborar un plan nacional de puntos de recarga eléctrica, que especifique objetivos de despliegue, calendario de aplicación y requisitos mínimos de las infraestructuras de recarga en la red.	Lideradas por la Administración General del Estado
	Implantar y asegurar los mecanismos para la coordinación vertical (entre Administraciones) y horizontal (dentro de cada Administración).	
	Planificar y desarrollar un mapa público integral de infraestructura de recarga de acceso público.	
	Elaborar un estudio diagnóstico de situación y de estimación de necesidades como paso previo e imprescindible para la elaboración del plan.	
Medidas para simplificar y homogeneizar los trámites administrativos	Agilizar la concesión de permisos que dependen de la Dirección General de Carreteras	Administración General del Estado
	Declarar las infraestructuras de recarga eléctrica de más de 250 kW como interés estratégico nacional.	
	Acelerar la aprobación de proyectos eléctricos por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.	
	Fomentar, dentro de la racionalidad en el uso del suelo público, la instalación de puntos de recarga públicos en superficie.	Administraciones Locales
	Fomentar asimismo el despliegue de redes de recarga en los aparcamientos de acceso público.	

Bloques	Medidas	Administración/es responsable/s
	Promover la instalación de puntos de recarga en los aparcamientos públicos de concesión municipal rotatorios.	
	Facilitar y fomentar la instalación de electrolineras con hubs de alta potencia	
	Plantear licitaciones homogéneas de las instalaciones de recarga en suelo público	
	Definir claramente el área de la Administración responsable y el grado de implicación de la misma en el despliegue de la infraestructura de recarga pública.	
	En el marco de concesiones administrativas ya otorgadas, se debe entender autorizada la actividad de recarga, eliminando la necesidad de autorizaciones previas del ente concedente que puedan retrasar o impedir el despliegue de la infraestructura de recarga.	
	Validar una declaración responsable que sustituya los trámites necesarios para el desarrollo de las infraestructuras de recarga.	De carácter general (involucra varios niveles administrativos)
	Crear una ventanilla única que centralice las consultas sobre el despliegue de infraestructuras de recarga.	
	Estudiar y establecer una moratoria en relación con el Impuesto directo sobre Actividades Económicas.	
Asegurar la transparencia y disponibilidad pública de la información de la capacidad actual de consumo de la red de distribución.		
Medidas para adaptar el marco jurídico actual	Fomentar la infraestructura de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en los aparcamientos de los edificios.	Administración General del Estado

Buenas prácticas y recomendaciones para impulsar la centricidad del peatón

En este trabajo se analizan las estrategias de peatonalización desarrolladas por las ciudades españolas y se proponen, en función de ello, recomendaciones para impulsar la centricidad del peatón en los entornos urbanos.

Para ello, la metodología de análisis utilizada fue principalmente descriptiva, estudiando la evolución temporal de la información de relevancia disponible, así como econométrica, en el caso del impacto sobre la calidad del aire.

Una vez analizados los efectos de las políticas de peatonalización sobre sus objetivos principales, el hallazgo de efectos positivos permitió identificar los municipios cuyos resultados ilustraban estos resultados favorables. El estudio en profundidad de las estrategias y actuaciones desarrolladas por estas ciudades en materia de peatonalización, sirvió de base para extraer las recomendaciones dirigidas a impulsar la centricidad del peatón.

Como resultado final, partir del análisis de las políticas desarrolladas por las ciudades y del análisis documental, se extrajeron las siguientes recomendaciones para impulsar la centricidad del peatón, algunas de ellas de carácter estratégico y otras con un enfoque más operativo:

De carácter estratégico

- La **peatonalización debe aplicarse** atendiendo al equilibrio socioeconómico, medioambiental y urbanístico de la ciudad, es decir, con un **enfoque holístico en el marco de una movilidad sostenible**.
- La **transformación, mejora y recuperación del espacio público para la ciudadanía, desde la óptica del peatón, parece ser una de las claves del éxito de un proceso hacia una movilidad más sostenible**.
- Las transformaciones no deben basarse sólo en arreglar calles. La ciudad debe **crear espacios públicos verdes de calidad**, que ayuden a la socialización, a la realización de actividades de ocio y al disfrute, en todos sus barrios.
- Todos los procesos de cambio deben ir acompañados de un **diálogo y comunicación continua y fluida, así como de formación y sensibilización**.
- Las políticas de peatonalización deben basarse en el desarrollo de **procesos participativos y dinámicos**, con la intervención de la ciudadanía y de todos los agentes económicos y sociales, tanto en el diseño como durante su implantación. La **colaboración público-privada también debe ser un eje tractor**.
- Otro condicionante de su éxito futuro radica en la **capacitación, voluntad y el compromiso del personal técnico implicado**, así como en la necesidad coordinación institucional.
- Los **acuerdos estratégicos y el consenso a nivel político son clave**. Los objetivos y prioridades deben ser establecidos mediante acuerdo.

- La **visión a largo plazo** debe impregnar la planificación de la movilidad de una ciudad, constituyéndose en una guía capaz de darle continuidad.
- Debe tenerse en cuenta el **contexto social en el momento de proponer y diseñar los cambios**.

De carácter operativo

- Falta información para conocer el impacto de las políticas aplicadas por los municipios españoles. Sería recomendable **diseñar una metodología de recogida de información municipal homogénea** que permita abordar estas investigaciones.
- Debería aprovecharse plenamente la **disponibilidad de datos y de herramientas digitales** existente en la actualidad para planificar y controlar las políticas de peatonalización.
- El diseño y aplicación de políticas de peatonalización debería acompañarse siempre de un **riguroso análisis sobre sus impactos** en diferentes dimensiones. En este sentido, el desarrollo de **experiencias piloto de peatonalización puede constituir en ocasiones un punto de partida necesario**.
- **Las peatonalizaciones que se ejecuten en los ámbitos urbanos deben realizarse bajo criterios de seguridad**, en el marco de un enfoque de sistema seguro, en el que la propia infraestructura viaria y la tecnología asociada jueguen un papel determinante.
- Una condición necesaria para acometer una política de promoción de la movilidad peatonal de carácter integral es **que los barrios cuenten con la dotación necesaria para su desarrollo**.
- La **supermanzana** limita el tráfico de automóviles, reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y abre calles para fomentar la recreación y cohesión social. Al mismo tiempo, pueden implementarse de forma rápida y efectiva con un bajo coste a través de señalética, intervenciones en el asfalto y macetas. Por tanto, podría constituir una actuación viable, si bien debe garantizarse asimismo la existencia de alternativas para las alteraciones operativas provocadas por las limitaciones al tráfico de automóviles.
- Las **actuaciones de calmado de tráfico**, intervenciones de urbanismo táctico sencillas, de bajo coste y que pueden tener un carácter transitorio; producen beneficios inmediatos (reducen el riesgo de accidentes, evitan fricciones entre peatones y ciclistas en aceras y zonas peatonales y reducen los niveles de ruido). En todo caso, su aplicación operativa pasa asimismo por la revisión de sus efectos de modo integral, priorizando en todo momento la garantía de la seguridad social y de la convivencia desde la perspectiva de barrio.

- Formular una **estrategia de investigación** que permita entender mejor los patrones de movilidad de una sociedad en transformación y sus impactos, constituiría un **punto de partida hacia la innovación en movilidad.**

