

Transformar el modelo de movilidad para la transición ecosocial



www.ela.eus

ELA
EUSKAL SINDIKATUA

ÍNDICE

Diferentes aspectos de la movilidad.....	4
Propuestas para transformar el modelo de movilidad.....	14

Este estudio sobre la movilidad ha sido fruto de la reflexión y el trabajo que ELA está llevando a cabo en torno a la transición ecosocial. No vamos a tener una verdadera transición ecosocial si no se logra la movilidad sostenible. Y hoy en día todavía estamos muy lejos de ese objetivo.

El reto de la transición ecosocial exigirá cambios profundos en diferentes ámbitos y el ámbito que requerirá mayores cambios será el de la movilidad, debido al gran consumo de energía fósil de nuestra forma de desplazarnos y a los impactos ambientales que ello supone.

El modelo de movilidad que tenemos hoy en día tiene otras características que son preocupantes:

- El exceso de movilidad que tenemos genera graves impactos sobre el medio ambiente, tanto por la contaminación como por la construcción de infraestructuras.
- La principal fuente de energía del sector del transporte y de la movilidad de las personas son el petróleo y sus derivados, lo que lo convierte en el sector con mayores emisiones de gases de efecto invernadero.
- La movilidad de las personas está basada en el coche privado y en cada vehículo privado circulan de media una o dos personas. Esto requiere un número enorme de vehículos.
- El uso del transporte público es limitado. El transporte público sigue sin ser la principal vía de desplazamiento de la población, la mayoría de ellos con vehículo privado como primera opción.
- La escasa oferta de transporte público fuera de los núcleos urbanos, lo que provoca desequilibrios en el territorio y merma el uso del transporte público.
- En cuanto a las mercancías, se transportan mayoritariamente por carretera, lo que se traduce en un enorme consumo de energía fósil y unas emisiones muy elevadas.
- Las mercancías recorren cada vez más kilómetros en la economía globalizada. El transporte mundial es esencial para el funcionamiento de este modelo económico, lo que agrava aún más los impactos, tanto económicos como medioambientales.

Habitualmente la intensificación del servicio de transporte público (no lo suficiente) y el fomento de su uso son las únicas políticas públicas en materia de movilidad. Y estos son necesarios, pero no son suficientes. Reducir la necesidad de movilidad que tenemos y cambiar el modelo de movilidad serán imprescindibles para una transición ecosocial justa.

1. Diferentes aspectos de la movilidad

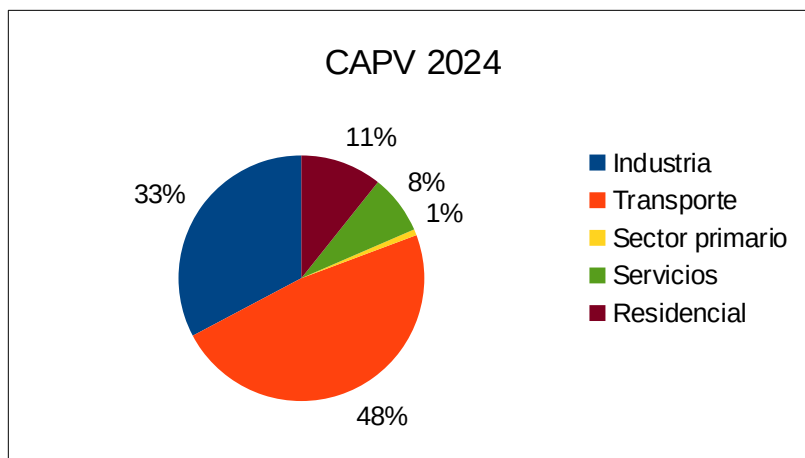
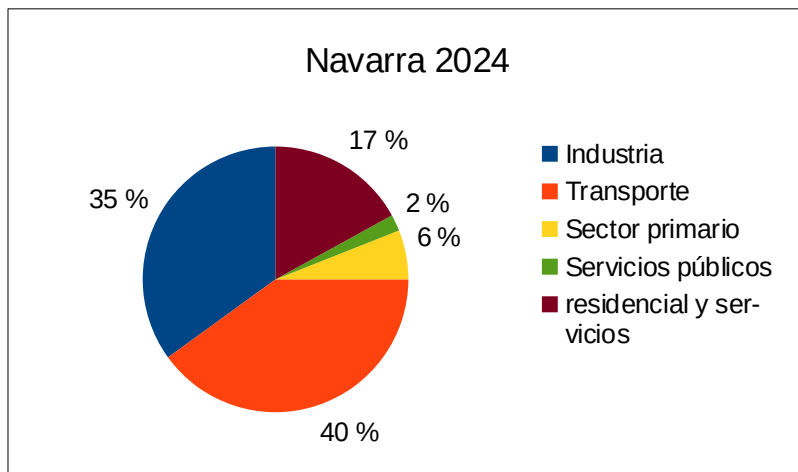
1.1. El transporte es un sector de gran impacto ambiental

El sector del transporte, tanto de personas como de mercancías, es uno de los que más impactos ambientales genera en la actualidad:

Consumo excesivo de energías fósiles

Si atendemos a los datos de consumo energético del sector del transporte, podemos concluir que es de gran consumo y totalmente dependiente de la energía fósil:

- En Navarra en 2024, el sector del transporte consumió el 40% de la energía consumida.
- En la CAPV en 2024 el sector del transporte consumió el 48% del total de la energía consumida.



- En la CAPV, el 94,7% de la energía consumida por el transporte proviene del petróleo, por lo que el grado de electrificación es muy bajo. El 72,3% del total de

petróleo que se consume ha sido consumido por el sector transporte, por lo que es el sector que más petróleo consume.

- En Navarra no se dispone de datos sobre el consumo de petróleo, pero se puede concluir que son similares a los datos de la CAPV, ya que el sistema de transporte es similar.

Demasiadas emisiones de efecto invernadero

Al ser un sector con un enorme consumo de energías fósiles, las emisiones de efecto invernadero son también elevadas. El transporte es el sector económico que más gases emite. En las últimas décadas en la CAPV las emisiones totales han disminuido y en Navarra se han incrementado, mientras que las emisiones del transporte en Hego Euskal Herria en general han aumentado de forma alarmante.

<i>Indicadores de emisiones de la CAPV</i>	
2024 emisiones del transporte del total de GEI	% 41
2023-2024 evolucion de las emisiones	-% 1
2023-2024 evolucion de las emisiones del transporte	% 6
1990-2024 evolucion de las emisiones	-% 24
1990-2022 evolucion de las emisiones del transporte	% 134,6

<i>Indicadores de emisiones de Navarra</i>	
2023 emisiones del transporte del total de GEI	% 25,1
2022-2023 evolucion de las emisiones	-% 2,4
2022-2023 evolucion de las emisiones del transporte	-% 2,5
1990-2023 evolucion de las emisiones	% 26,6
1990-2023 evolucion de las emisiones del transporte	% 51,6

Se construyen demasiadas infraestructuras

Los medios de transporte generan impactos ambientales importantes, ya que, además de las emisiones, suponen la construcción de muchas infraestructuras: carreteras, ferrocarriles, redes de electrificación, etc., infraestructuras necesarias, pero eso no quiere decir que deban construirse desproporcionadamente.

Generar impactos ambientales severos debería llevar a tomar decisiones con criterios más rigurosos que nunca: mayor eficiencia y construir solo cuando sea necesario. Pero, desgraciadamente, la orientación de las políticas públicas actuales es radicalmente opuesta en Hego Euskal Herria. Además de no servir para cambiar el modelo de movilidad, se están realizando de manera continuada infraestructuras que conllevan un mayor uso de los coches privados. Ejemplos de ello son el paso de vehículos bajo el

Ibaizabal más conocido como Subfluvial (450M€), la Supersur (900M€) y el TAV (en la CAPV se han gastado de momento 5.000 M€ y en Navarra 300M€, al final se prevé gastar 10.000 M€ y 4.000 M€ respectivamente).

1.2. La movilidad está atravesada por el género y la clase

La movilidad que tenemos no es neutra, no todos nos movemos igual y no todos tenemos la misma capacidad de movimiento. Estamos condicionados por el género y la clase.

Dependiendo de la situación socioeconómica de cada persona podemos tener un vehículo privado o no. Esto cambia nuestra forma de movernos. Las personas con mayores ingresos hacen un mayor uso del vehículo privado y un menor uso del transporte público. Y esto nos lleva a otra conclusión: que la necesidad de transporte público es una cuestión de clase. Las personas con menor poder adquisitivo son las que más utilizan el transporte público, por lo que su huella ecológica también es menor.

Por otro lado, hoy en día el coche eléctrico se promociona como la principal alternativa para la movilidad sostenible, pero detrás hay otra brecha, ya que no es casualidad quién compra estos coches. Según un estudio de BC3 y la EHU, los vehículos eléctricos los tienen mayoritariamente quienes tienen ingresos altos, un nivel educativo alto y quienes viven en zonas urbanas. Este dato muestra la significativa brecha social a la hora de adquirir vehículos eléctricos.

La compra de coches eléctricos se realiza además con importantes subvenciones públicas (Planes MOVES), pero la ineficacia de estas ayudas públicas es evidente. El estudio concluye que las ayudas públicas actuales no corrigen esta brecha, sino que la exacerbaban. Las ayudas llegan principalmente a los hogares con mayores recursos económicos, es decir, se conceden a personas que pueden comprar un vehículo sin ayudas. Se están destinando muchos fondos públicos para ayudar a comprar vehículos bastante exclusivos y caros. Además, muchos usuarios no sustituyen sus vehículos antiguos, sino que añaden el vehículo eléctrico a la flota, lo que anula el impacto ambiental de las ayudas.

En el caso de las personas migradas y las mujeres también utilizan menos vehículo privado y más transporte público. El informe “Perspectiva de género en el Transporte y la Movilidad”, publicado por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, confirma que existen diferencias significativas en los patrones de movilidad de mujeres y hombres, que deberán tenerse en cuenta a la hora de tomar medidas:

- Las mujeres tienden a realizar más desplazamientos relacionados con el cuidado y en más etapas (colegio, compras, trabajo), utilizando más transporte público o medios de transporte no motorizados.
- La seguridad, y la percepción de inseguridad, condiciona la movilidad de las mujeres más que la movilidad de los hombres.

- En la CAPV en 2021 los hombres utilizaron modos motorizados privados (coche y moto) en el 49% de los desplazamientos, mientras que las mujeres utilizaron medios no motorizados (a pie o en bicicleta) en el 50,2% de los desplazamientos. Además, el 69,3% de los desplazamientos de las mujeres se realizaron en el propio municipio, lo que supone un 11% más que los hombres.
- En la Comarca de Pamplona en 2011 el 76% de los usuarios del transporte urbano comarcal fueron mujeres.

1.3. Las políticas públicas afectan a la movilidad

La Ordenación del Territorio determina la necesidad de movilidad

Dentro de las medidas que disminuyen o aumentan la movilidad, las relativas a la ordenación del territorio tienen una especial incidencia. En la planificación del territorio se decide dónde construir viviendas, servicios públicos, equipamientos deportivos o polígonos industriales. Según esto, las distancias entre uno y otro serán mayores o menores, se podrán recorrer a pie o en bicicleta, o necesitaremos un coche privado si están fuera de la red de transporte público.

Un rasgo característico de la deficiente ordenación territorial es el desequilibrio entre las ciudades, los pueblos y las zonas rurales: comunicaciones deficientes, falta de garantía de la oferta de servicios públicos en todo el territorio, etc. En estos casos las ciudades atraen a habitantes de otras zonas incrementando la movilidad. El hecho de que la mayor parte de la actividad económica se centre en las zonas urbanas tiene el mismo efecto.

La ordenación del territorio actual nos conduce por tanto a una movilidad excesiva. De modo que también hay que revisar los criterios de ordenación del territorio para un futuro de baja movilidad.

La globalización e internacionalización de la economía conlleva una movilidad excesiva

En las últimas décadas la economía de Hego Euskal Herria ha sufrido profundas transformaciones. Ha pasado de estar arraigado en el territorio a formar parte de la economía globalizada. La forma actual de funcionamiento de la economía se basa en importar materias primas, transformarlas aquí y exportar productos. Todo esto es posible gracias al transporte excesivo de mercancías basadas en la energía fósil, cuyo funcionamiento conlleva los impactos ambientales mencionados anteriormente. El único momento en el que se ha cortado la tendencia del exceso de transporte fue en la pandemia. En ese momento, la relación con otros países, incluso el transporte de mercancías, se redujo considerablemente, lo que redujo la movilidad y contribuyó a una importante reducción de emisiones de gases de efecto invernadero:

		2019-2020	2020-2021
Navarra	Emisiones totales	- %8,8	%8,6
	Transporte	- %14,7	%23,3
CAPV	Emisiones totales	- %12	%8
	Transporte	- %11	%7

Es posible, por tanto, vivir más centrados en la economía local y reducir las emisiones, por lo que las medidas a adoptar deben ir en la dirección de la relocalización de la economía.

Apuesta por la construcción de grandes infraestructuras

Hoy en día la política de transporte está basada en la construcción de carreteras. Esta tendencia está más cerca de las políticas de los años 80 que de las políticas de movilidad sostenible del siglo XXI. Está demostrado que la construcción de carreteras es muy perjudicial para la eficiencia económica y el bienestar social, además de incrementar el uso del automóvil. El último ejemplo es el túnel bajo el Ibaizabal (Subfluvial). Tendrá un coste de 450 millones de euros y la propia Diputación Foral de Bizkaia prevé un incremento del 33% en el uso de los coches. Sin embargo, se construyen otras infraestructuras y no se utilizan, y este tipo de fracasos también son conocidos. Por ejemplo, la Supersur, una variante de peaje de 17 kilómetros que bordea Bilbao, tuvo un coste de 900 millones de euros. Se preveía que cada día desviaría 24.000 coches y 9.000 camiones desde el centro de la capital vizcaína. Pero los datos de los dos años posteriores a su inauguración indicaban que a diario pasaban 11.832 coches y 2.992 camiones, muy lejos de las previsiones. En Euskal Herria se pueden encontrar muchos proyectos innecesarios de este tipo.

El argumento de que sacará coches de la carretera también se ha utilizado para defender el TAV, pero dado el número de usuarios potenciales del TAV, no servirá para ese fin ni para ningún otro. El TAV no es para el uso de la gente que vive fuera de las ciudades, va a mermar los servicios de otras redes ferroviarias,... Va a causar más daños en la movilidad que beneficios, y no digamos en el medio ambiente.

Detrás de la construcción de todas estas infraestructuras se encuentra el interés de otros sectores económicos, especialmente el interés de las grandes empresas constructoras. Las grandes empresas constructoras, que se están enriqueciendo de la construcción de enormes infraestructuras públicas, siempre presionarán para construir más, ya sean carreteras, puertos, aeropuertos o ferrocarriles. El principal criterio de las políticas públicas actuales no es construir infraestructuras con rentabilidad social, sino incrementar la rentabilidad económica de unos pocos. El listado de empresas que se enriquecen con dinero público en la construcción de estas infraestructuras es muy amplio: Urazca, Galdiano, Amenabar, FCC, Ferrovial, Sacyr, Dragados, Mariezcurrena, Comsa, Lurpela, San José y Copasa, por ejemplo.

La transición energética y la política industrial no van en el camino de la transición ecosocial

La transición energética exige cambios profundos en el modelo de movilidad: reducir la movilidad e impulsar los medios de transporte colectivos y eléctricos para reducir el consumo de energía y el número de vehículos.

La transición energética del transporte debe basarse en la electrificación, pero no será posible sustituir el actual número de vehículos privados por eléctricos, ya sea por el alto precio de estos coches, por falta de infraestructura, o por la imposibilidad de atender la demanda de exceso de producción en materiales críticos. La electrificación debe primar sobre todo en el transporte público colectivo, ya que es la alternativa que mayor número de personas puede mover.

En cuanto a la política industrial, la reducción de la movilidad no es una prioridad. Se prioriza que la energía para el transporte sea barata y que se intensifique la internacionalización, de modo que no se pueda llevar a cabo una transformación sostenible del modelo de movilidad en la industria. Ligados a la política industrial, y en concreto al sector del automóvil, los gobiernos de Hego Euskal Herria han tenido una actitud muy diferente frente a la prohibición de la venta de automóviles que utilizan combustible fósil en 2035. El Gobierno de Navarra ha aplaudido la medida, ya que supone un espaldarazo al vehículo eléctrico. El Gobierno Vasco, por su parte, ha reclamado el aplazamiento de la fecha de vencimiento al considerar que el sector del automóvil sufrirá daños. Quizás en el Gobierno Vasco, en vez de estar defendiendo la transformación del sector del automóvil, están defendiendo los intereses de las empresas que producen combustibles fósiles.

Las leyes de movilidad han marcado nuevos hitos

En Hego Euskal Herria existe un marco legal bastante avanzado en materia de movilidad sostenible: la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de la CAPV y la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible del Estado. En Navarra, la Ley Foral de Movilidad Sostenible sigue en tramitación (en fase de proyecto de Ley).

En la siguiente tabla se recogen los contenidos más significativos de estas leyes:

Medidas	CAPV	Navarra (en trámite)	Estado
Objetivos principales	Fomenta la movilidad activa (a pie, en bicicleta), prioriza el transporte público y planifica la reducción del uso del vehículo privado.	Fomentar la movilidad activa (a pie y en bicicleta), los transportes más sostenibles, los vehículos menos contaminantes y el uso de transportes públicos colectivos.	Fomento de la movilidad activa (caminar, bicicleta), transporte público colectivo, vehículos eléctricos o o bajas emisiones. Garantizar servicio zonas rurales o con menor cobertura.

¿La movilidad sostenible se reconoce como derecho?	Sí	Sí	Sí
¿Qué ciudades están obligadas a realizar planes de movilidad?	+5.000 habitantes	+ 5.000 habitantes	+ 20.000 habitantes
¿Qué empresas tienen la obligación de hacer un Plan de Movilidad?	+ 100 trabajador@s	Tendrán que ser realizados por empresas de mas de 200 trabajador@s y parques industriales.	+ 200 trabajador@s (o 100 por turno)
Medidas a promover en los planes de movilidad de las empresas	Fomentar el uso del transporte público, la bicicleta, el coche compartido y el teletrabajo. Reducir los desplazamientos en vehículo privado y promover la seguridad vial en el trabajo y reducir las emisiones asociadas a los desplazamientos.	Fomentar el transporte colectivo, el coche compartido y el teletrabajo. También se incluirán medidas de distribución de mercancías sostenibles (“última milla”).	Fomentar el uso de bicicletas, transporte público, coche compartido, teletrabajo, flexibilización de horarios, etc.

Las leyes van en la dirección correcta pero se necesitan medidas más concretas en el camino de la descarbonización.

Las carencias se ven en los presupuestos

El cambio de modelo de movilidad debe ser apoyado presupuestariamente, realizando las inversiones necesarias. Sin embargo, en los presupuestos relacionados con el transporte, el modelo de movilidad que se impulsa no tiene nada que ver con el transporte sostenible.

Por ejemplo, las partidas destinadas al TAV son mayores que las destinadas al transporte público:

- En Navarra, en la última década (2015-2025) solo se han destinado al transporte público entre 10 y 15 millones de euros anuales de media. Sin embargo, al TAV se han destinado 252 millones en el mismo periodo de tiempo.

- En la CAPV, el presupuesto del Gobierno Vasco para la movilidad sostenible en 2025 ascendía a 230 millones de euros, mientras que en el TAV se gastaron 248 millones de euros.

Otra partida importante fueron las subvenciones para la compra de coches y hay que denunciar que estas subvenciones suponen una transferencia de dinero público a favor de las empresas privadas. En el País Vasco se destinaron 14,9 millones de euros al Plan MOVESIII para la compra de coches eléctricos o de bajas emisiones. En Navarra se destinaron 5,5 millones de euros a este plan. Esta línea subvenciona no solo los coches eléctricos, sino también los coches con bajas emisiones, y además sigue impulsando el uso del vehículo privado frente al transporte público. Además, existen deducciones fiscales para los coches eléctricos y subvenciones para establecer puntos de recarga. En Navarra, por ejemplo, sumando estas ayudas, el presupuesto total asciende a 36 millones de euros en 2025.

1.4. El transporte público debe ser la base de la movilidad

El transporte público, además de ser un servicio público necesario para la sociedad (equivalente a la sanidad y la educación), es un elemento imprescindible para la transición ecosocial. El transporte público debe responder a las necesidades de la sociedad, pero a menudo se sitúa en el centro la rentabilidad económica, lo que se traduce en una escasez de servicios de transporte y en un sistema poco eficiente. Los gobiernos competentes en materia de transporte público (Diputaciones Forales, Gobierno de Navarra, Gobierno Vasco y Estado) no apuestan por mejorar el sistema de transporte si no se puede realizar una macro obra. Hay que señalar también, que la dispersión competencial provoca una gran falta de coordinación entre las distintas Administraciones, lo que conlleva una pérdida de eficiencia en el servicio. A menudo se exige que el transporte público sea económicamente rentable y se ofrece un servicio en consecuencia, no en función de las necesidades de la sociedad. Sin embargo, no se exige lo mismo a las grandes infraestructuras que se construyen innecesariamente (carreteras sin uso, etc.). Hay que priorizar la rentabilidad social cuando hablamos de transporte público. El transporte público aporta una serie de beneficios a la sociedad:

- Tiene menos emisiones que el transporte privado. El transporte privado está basado en coches y camiones que utilizan energía fósil, mientras que el transporte público es colectivo, necesita menos vehículos, los trenes están totalmente electrificados y la electrificación de la flota de autobuses públicos va en la buena dirección.
- Es un instrumento de cohesión territorial. Si las ciudades y los pueblos están bien comunicados a través del transporte público, el territorio está más cohesionado y las zonas rurales no pierden tanta población. Lamentablemente, la calidad y cantidad del transporte público fuera de las ciudades hoy en día es muy deficiente debido a la falta de inversión. Las carencias son importantes: frecuencias insuficientes, líneas ineficientes, etc. Todo ello favorece también el uso del vehículo privado.

La mejor política que hasta ahora ha fomentado el uso del transporte público han sido los descuentos que se establecieron en 2022, y en algunos casos servicios gratuitos. Esta medida ha supuesto un enorme incremento en el uso del transporte público. Según los datos anteriores a los descuentos (2021), en un día laborable medio en la CAPV, el 39,8% de los desplazamientos se realizaban en vehículo privado. El transporte público (autobús, tren, tranvía) representaba sólo el 13% del total. En Navarra, la cuota de desplazamiento del transporte público era baja, representando aproximadamente el 13% de los desplazamientos en días laborables. Predomina el coche privado, sobre todo fuera de los núcleos urbanos y en zonas industriales, entre el 60 y el 90%.

Las bonificaciones establecidas en 2022 fueron las siguientes:

- 50% de descuento en transporte público.
- Menores de hasta 14 años gratis.
- Bonificaciones a los jóvenes.
- Gratuidad en algunos abonos.
- Gratuidad en media distancia en algunos medios de transporte.

Las estimaciones indican que la bajada del uso del vehículo privado en las jornadas medias por los descuentos oscila entre 2 y 5 puntos, tanto en la CAV como en Navarra. Sin embargo, el aumento del uso del transporte público ha sido mayor:

- Incremento de uso del transporte público en la CAPV entre 2023-24:
 - Euskotren (trenes y tranvías): incremento medio de uso del 12,67%
 - Tren en Bizkaia: 12,04% (15.046.484 viajes).
 - Tren en Gipuzkoa: 9,60% (17.466.380 viajes).
 - Tranvía en Bilbao 15,72%
 - Tranvía en Vitoria-Gasteiz: 20,68%
 - Metro Bilbao: 8,6% (100 millones de viajes).
 - Autobuses urbanos: (2024-25) 12,8%
 - Renfe. Cercanías + media distancia (2022-2023): 46% (con bonos gratuitos).
- Incremento de uso del transporte público en Navarra entre 2023-24:
 - Autobús urbano. Pamplona y su comarca: 8,6%
 - Autobuses interurbanos:
 - Pamplona-Tafalla: 11,3%
 - Pamplona-Tudela: 18,8%
 - Pamplona-Vitoria: 10,4%
 - Renfe. Media distancia: 9,3% (con bonos gratuitos).

Los datos demuestran que los descuentos y la gratuidad en el transporte público han provocado el incremento más rápido y significativo de la utilización del transporte público. Esta es la inversión que hay que impulsar en los presupuestos, hay que perpetuar los descuentos y en la medida de lo posible avanzar hacia la gratuidad.

2. PROPUESTAS PARA TRANSFORMAR EL MODELO DE MOVILIDAD

Analizando el modelo de transporte existente e identificando sus carencias, será necesario realizar cambios profundos para que en los próximos años se pueda llevar a cabo la necesaria transición ecosocial. La prioridad será impulsar un sistema de transporte público eficiente que minimice el uso del coche privado, pero también se necesitan medidas para reducir la movilidad.

2.1. Propuestas para la mejora del transporte público

- Incrementar las partidas presupuestarias destinadas al transporte público. Con la inversión actual no se puede desarrollar una red eficiente.
- Incrementar las líneas y frecuencias de transporte público, especialmente en las zonas que quedan fuera de los núcleos urbanos. Para la cohesión territorial es imprescindible que los pueblos estén bien comunicados a través del transporte público.
- Unificar descuentos en todos los niveles de la administración.
- Mantener los descuentos ya implantados en el transporte público y avanzar hacia la gratuidad. La política de descuentos ha sido la política pública más eficaz para incrementar el uso del transporte público en los últimos años.
- La implantación definitiva del billete único para la utilización de los distintos medios de transporte es imprescindible. Las diferentes administraciones llevan años diciendo que se va a implantar la tarjeta única y todavía no se ha hecho realidad del todo.
- En la electrificación de los vehículos deben primar los vehículos colectivos destinados al transporte público (tranvía, metro, autobuses eléctricos, ferrocarril) para reducir los coches privados y las emisiones.
- Los principales usuarios del transporte público son las mujeres, las personas migrantes y las personas con menos poder adquisitivo, por lo que se necesitan medidas específicas para atender mejor las necesidades de estos colectivos. Por ejemplo, horarios y frecuencias adaptadas a las personas que trabajan a turnos o de noche.
- La Administración debe conectar los grandes centros de trabajo (polígonos industriales, hospitales, universidades, grandes centros de la administración pública, etc.) con el transporte público.

2.2. Propuestas para reducir la movilidad

- Relocalizar la economía. La economía debe ser cercana para reducir la necesidad de transporte de mercancías, lo que se traducirá en una menor utilización de energías fósiles y emisiones. Hay que frenar las estrategias de internacionalización, haciendo el suministro y las ventas lo más cerca posible.

- Transformar el sistema de transporte. No bastará con la electrificación de los vehículos. Todo el parque automovilístico que tenemos no podrá electrificarse, ya sea por el precio de los coches eléctricos o por la imposibilidad de acceder a todo el material que será necesario. La movilidad de las personas debe basarse en el transporte público y colectivo.
- Aumentar la soberanía alimentaria produciendo y consumiendo alimentos locales, sin recorrer miles de kilómetros.
- Planes de movilidad en empresas: Además de las empresas obligadas por la ley, en otras empresas también se deben realizar planes de movilidad que disminuyan la movilidad de mercancías y personas. Las medidas a adoptar para ello han de potenciar diferentes alternativas: bicicleta, transporte público, coche compartido, teletrabajo, flexibilización de horarios,...
- El urbanismo sostenible y las políticas de ordenación del territorio deben impulsar medidas para lograr la cohesión territorial: diseñar ciudades y pueblos donde sea posible la movilidad activa de las personas (a pie, en bicicleta), dispersar los servicios públicos por todo el territorio para estar a poca distancia de la población, no situar el centro industrial y económico exclusivamente en las ciudades,...



www.ela.eus

ELA
EUSKAL SINDIKATUA