

### **Aportación al Plan Director de movilidad sostenible de Navarra 2018-2030**

Basándose en los altos valores de consumo de energía primaria en el sector transporte y el origen de estos recursos (50,35% en recursos energéticos externos), es obvio que hay que **buscar alternativas y recursos locales para alimentar de energía primaria al sector transporte.**

Cambiar lo que actualmente existe por un sistema de movilidad basado en la electrificación del transporte, sin plantearse ni tan si quiera si el uso de los vehículos privados hoy en día es sostenible. El PDMSN primeramente debería de incluir **medidas para reducir la sobremovilidad existente en la sociedad actual.**

El PDMSN tendría que apostar claramente por **potenciar el transporte eléctrico público** y por potenciar los programas de I+D+i para mejorar la eficiencia del hidrogeno como nuevo vector energético.

Pero además, esta planificación tendría que ir acompañada de otras medidas tales como:

- **Asegurar el origen local, sostenible y renovable de la energía y materiales** para el nuevo sistema de movilidad planteado.
- **Planes de movilidad que garanticen la sostenibilidad**, respetuosos con la salud de las personas, con el medioambiente y que respete a su vez el espacio público y posibilite el uso de dicho espacio para todas las personas en nuestras poblaciones.
- **Carsharing eléctrico y público para barrios y pueblos**: apoyar la creación de entidades públicas que ofrezcan movilidad pública y sostenible a toda la población, que ayuden en la transición hacia una movilidad más sostenible creando comunidad y aplicando tecnología. Objetivo: Ofrecer el servicio para compartir vehículos eléctricos públicos (coches, camionetas, microbuses, bicicletas,...) en todos los pueblos y ciudades. (ver experiencias de cooperativas de consumo sin ánimo de lucro de carsharing eléctrico a nivel estatal y Europeo: Som Mobilitat, Alternacoop, Ecotxe, Partago, The Mobility factory,....).

El PDMSN tendría que potenciar el desarrollo, ejecución y monitorización de los diferentes **Planes de Movilidad Urbana Sostenible**(PMUS) y coordinar los PMUS ya existentes en las diferentes poblaciones de Navarra. El PDMSN tendría que blindar PMUS reales, con objetivos a largo plazo consensuando su correcta aplicación en el espacio de tiempo para los que han sido ideados.

El PDMSN tendría que planificar el **abandono del proyecto ya iniciado del TAV** y potenciar el **transporte por ferrocarril como un medio de transporte público y sostenible**. En este sentido, según indica el escenario para el transporte en la Europa de 2050:

*“Se transferirá un 50% del transporte de mercancías por carretera hacia el ferrocarril o la navegación fluvial”*

Actualmente la única infraestructura de este tipo que ha sido desarrollada en los últimos años en Navarra ha sido el TAV, que además de ser un medio abusivamente caro en infraestructuras, recursos energéticos, mantenimiento y coste de servicio, no permite el transporte de mercancías.

Teniendo en cuenta este grave problema el PDMSN tendría que **impulsar un plan para la ejecución de una red de ferrocarril sostenible y accesible para toda la población Navarra que garantice a su vez el transporte de mercancías.**

**Como conclusión final se trasladan varias aportaciones generales:**

El PDMSN no propone el **abandono del proyecto del TAV** y no apuesta fuertemente por el cambio hacia **un sistema de transporte público, coordinado y sostenible (urbano, interurbano, comarcal, regional y interregional).**

El PDMSN tendría que apostar por la **gestión conjunta del reparto modal** entre las diferentes opciones existentes, coordinando **una única tarjeta o método tarifario** de uso a toda la población (transporte público, carsharing eléctrico y público, puntos de recarga,...).

El PDMSN, debería de planificar y **entroncar unos corredores de puntos de recarga públicos** que posibiliten la accesibilidad a la recarga de los vehículos eléctricos del nuevo sistema modal de vehículos públicos y eléctricos.

El PDMSN, debería de **velar por el cumplimiento y coordinación de los PMUS** en las diferentes poblaciones de la comunidad Foral de Navarra donde existen. A su vez, se debería impulsar la planificación de nuevos PMUS en poblaciones donde no existan.

Como conclusión final, el nuevo PDMSN, **debería posibilitar la iniciación del camino hacia una transición y autosuficiencia energética en el sector transporte** lo más ordenada, sostenible y justa posible para toda la sociedad Navarra, pensando también en la población mundial y con la **responsabilidad de legar a las futuras generaciones un planeta donde poder vivir dignamente.**