

**ACTA PROVISIONAL DE LA JORNADA SECTORIAL DE PERSONAS USUARIAS  
PROCESO DE CONSULTAS PREVIAS DEL BORRADOR DEL PLAN DIRECTOR DE  
MOVILIDAD SOSTENIBLE DE NAVARRA 2018-2030**

**Pamplona (Sala de Reuniones. Servicio de Transportes. Gobierno de Navarra), 15 de  
junio de 2018. 11:00 horas.**

**Asisten:**

- **Aniana Alfaro (INDJ)**
- **Vanesa Alonso (ANFAS)**
- **Nerea Arana (CERMIN)**
- **Mar Basail (INDJ)**
- **María Castejón (Proyecto 21)**
- **Daniel Echeverría (Servicio de Transportes)**
- **Ion Erro (Proyecto 21)**
- **Iruña Erro**
- **Eneko Etxeberria (ORAINTXE)**
- **María Flamarique**
- **Valentín Fortún (CERMIN – ONCE)**
- **Asier Garatea (ZeGazte)**
- **Eneko Garrido (ZeGazte)**
- **Miguel Garrido (CJN-NGK)**
- **Valentina Holguín**
- **Mikel Hualde (ZeGazte)**
- **Miguel Angel Jiménez de Cisneros (Servicio de Transportes. GN)**
- **Pedro Lacunza (INAI)**
- **Alberto Lázcoz (Consumidores IRACHE)**

**Orden del Día:**

- ✓ Información sobre el guión de debate propuesto para la Jornada por parte del Servicio de Transportes (se adjunta).
- ✓ Explicación de la metodología participativa que se va a utilizar en la Jornada.
- ✓ Jornada deliberativa por Grupos sectoriales:
  - Grupo de **Género**.
  - Grupo de **Juventud**.
  - Grupo de **Movilidad Universal**.
  - Grupo de **personas usuarias**.
- ✓ Puesta en común de los Grupos sectoriales.

## **1. Información sobre el guión de debate propuesto para la Jornada por parte del Servicio de Transportes (se adjunta).**

Toma la palabra Miguel Angel Jiménez de Cisneros, como Director del Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra, para dar la bienvenida a esta Jornada Sectorial vinculada a las personas usuarias de movilidad. Asimismo, presenta el proceso participativo que se está llevando a cabo para la definición del Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra, existiendo un borrador del documento, y un Guión de asuntos clave con el que se va a trabajar en esta jornada deliberativa.

## **2. Explicación de la metodología participativa que se va a utilizar en la Jornada.**

Ion Erro, de la consultora Proyecto 21, explica la metodología que se va a emplear en esta Jornada, basada en el trabajo en tres talleres diferenciados: de género, de juventud y de movilidad universal. En estos Talleres se realizará la técnica de la “priorización de necesidades” por parte de cada participante, para posteriormente deliberar sobre las propuestas a incorporar en relación con la priorización grupal establecida. Finalizando con una puesta en común de los debates producidos en cada Grupo. Finalmente se recogerán los debates producidos en el Acta provisional de la Jornada, que será contrastada con las personas asistentes, para su redacción definitiva.

## **3. Jornada deliberativa por Grupos sectoriales:**

- a. Grupo de **Género**: compuesto por 5 participantes.
- b. Grupo de **Juventud**: compuesto por 8 participantes.
- c. Grupo de **Movilidad Universal**: compuesto por 6 participantes.

## **4. Puesta en común de los Grupos sectoriales.**

Se realiza la puesta en común de las deliberaciones de los diferentes Grupos, recogiendo los siguientes temas abordados por cada Grupo:

### Grupo de accesibilidad universal

- Se ha puesto de manifiesto la importancia de los siguientes aspectos:
  - o accesos a los servicios,
  - o acceso a la movilidad universal,
  - o la gobernanza del transporte,
  - o las políticas de ordenación del territorio y del urbanismo,
  - o la comunicación, formación y sensibilización en materia de movilidad sostenible.
- Que el texto del Plan Director de Movilidad Sostenible (PDMS) sea revisado con el texto recién aprobado de la Ley foral de accesibilidad universal, que tiene carácter transversal y contempla acciones directas que afectan al PDMS: características del transporte, la mejora de los itinerarios peatonales, la

- compatibilidad y cohabitación entre peatones y ciclistas, las vías de acceso a la información, las cláusulas sociales, la acomodación de los servicios actuales.
- Se propone la inclusión en el PDMSN, a modo de recomendación, de las siguientes normativas:
    - o UNE 170001-01:2007 Accesibilidad universal. Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno.
    - o UNE 170001-02:2007 Accesibilidad universal. Sistema de gestión de la accesibilidad.
    - o UNE 170002. Requisitos de la accesibilidad para la rotulación.
    - o UNE 1531001:2018. Lectura Fácil. Pautas y recomendaciones para la elaboración de documentos.
  - Sistema del Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona:
    - o acceso a las canceladoras,
    - o paneles de información de las marquesinas, información sonora (interna y externa) de las villavesas para hacer accesible la información a todas las personas,
    - o aplicar manuales de buenas prácticas,
    - o necesidad de formación en accesibilidad a todos los agentes implicados en el sistema del Transporte Urbano.
  - Cohabitación de los espacios peatonales: tanto con ciclistas como con otros nuevos medios de transporte (transporte eléctrico).
  - Destacar la seguridad para todas las personas como objetivo fundamental del PDMS.
  - Implementar medidas para fomentar la formación y la sensibilización en material de movilidad universal.
  - Importancia de la gobernanza del PDMS: que se identifiquen las acciones que se van a desarrollar, pero también cómo se van a implementar dichas acciones. La necesidad de incorporar un seguimiento de aplicación de estas acciones por parte de las administraciones y también de los agentes sociales.

### Grupo de juventud

- La movilidad sostenible debe servir para la vertebración del territorio: el PDMS debe combatir la discriminación existente en el entorno rural con respecto al urbano.
  - o Impulsar mecanismos que permitan la misma movilidad que al habitante del entorno urbano: acceso a los servicios laborales, educativos, sanitarios, de ocio.
  - o Desarrollar nuevos modos de transporte como el coche compartido, transporte a demanda, generar una plataforma comunicativa para compartir oferta y demanda de transporte privado.
  - o Impulso a las cooperativas de vehículos, para compartir su uso entre varias personas usuarias.
  - o Estudio para analizar la posible gratuidad del transporte interurbano para los desplazamientos de las zonas rurales a la zona urbana.
  - o Aumentar la oferta de alquiler público de medios de transporte sostenibles: bicicleta, bicis y motos eléctricas, patinete eléctrico. Estudiar

- la posible implantación del servicio de alquiler de coches sostenibles (“car to go”) en base a un análisis de demanda
- Una nueva política inclusiva de política tarifaria para facilitar la movilidad sostenible, para evitar la multiplicación de las discriminaciones actualmente existentes: discriminación por residir en entorno rural, por tener una discapacidad, por renta, por edad, etc.
    - Desarrollar una política general de trasbordo intermodal a nivel de toda Navarra: de origen a destino final.
    - Poner en marcha una tarificación zonal en base al núcleo principal de destino y de forma concéntrica.
    - Unificación de los sistemas de pago por medio de una única tarjeta en toda Navarra y de carácter intermodal (transporte público por carretera, tanto urbano como interurbano, ferrocarril, sistemas de alquiler público de medios de transporte, ...). En este sistema de pago se incorporaría la información para aplicar la tarificación establecida, con los descuentos correspondientes a las personas que tengan derecho a ellos (por residencia en zona rural, por menor o mayor de determinadas edades, por tarificación social, etc.).
  - Necesidad de atender la demanda de movilidad existente en servicios nocturnos y en jornada no laboral: escasez de servicios en la zona urbana e inexistencia a la zona rural tanto de transporte por autobús como por taxi.
    - Impulso de los autobuses “voy y vengo” no sólo en el entorno rural, sino también en la Comarca de Pamplona.
    - Desarrollo del transporte a demanda, con tarificación como transporte público, para estos servicios.
  - Romper con el “cochecentrismo” en la política de movilidad: impulso a la bicicleta como medio de transporte. Necesidad de cambio cultural para su desarrollo y necesidad de resolver el conflicto existente entre peatón, bicicleta y vehículos a motor.
    - Medidas:
      - Adecuar las infraestructuras para compatibilizar los diferentes usos.
      - Utilizar la sanción como método de impulso del transporte sostenible en detrimento del contaminante.
      - Adoptar medidas estructurales para asegurar la seguridad de peatones y ciclistas.
      - Adecuación de las sanciones de tráfico al medio de transporte de quien haya infringido el código de circulación, adaptándolas a la peligrosidad potencial de cada medio.
  - Mejorar la calidad de la conectividad por internet en toda Navarra para favorecer el teletrabajo y la teleasistencia, con el objetivo de reducir las necesidades de movilidad.
  - Apuesta por el ferrocarril de corta distancia, en base a la infraestructura existente, utilizando las estaciones y apeaderos existentes, tanto las abiertas como las que se han ido cerrando.
  - Sustitución de las energías fósiles por energías alternativas a nivel general.

## Grupo de género

- Sólo hay una mención al género en todo el PDMS, no se utiliza la palabra “mujeres” en el texto, no se recoge el género dentro de las líneas estratégicas del PDMS.
  - Se echa en falta no contar con profesionales de género para el desarrollo de este tipo de Planes: tanto para su elaboración como para su gestión posterior.
  - Incorporar la variable de sexos en todo tipo de indicadores del Plan.
  - Incorporar la perspectiva de género en el PDMS, y tenerla en cuenta también en la territorialización de las medidas a implementar, para fomentar el desarrollo rural.
  - Diferenciar el uso de los servicios de transporte que se hacen tanto por parte de hombres como de mujeres: acompañamiento a personas dependientes, diferentes usos horarios, el uso de las silleas.
  - Implementar medidas que aseguren la seguridad de las personas, especialmente de las mujeres, tanto en el transporte público como a la hora de los desplazamientos a pie: que existan puntos a los que acudir cuando una persona siente “miedo”, espacios para resguardarse y personal para sentirse “segura”.
  - Importancia de los mensajes educativos para aumentar la seguridad en la movilidad personal, no sólo dirigidas a las “chicas”, sino que deben contener mensajes para ambos sexos. Utilizar artistas jóvenes para la sensibilización de estos mensajes educativos.
  - Reforzar el transporte público nocturno y para zonas con poco tránsito peatonal.
  - Incorporar la economía feminista dentro del PDMS: una valoración económica de la utilización del transporte público para actividades muy “feminizadas”: atención a los cuidados, servicios públicos, movilidad de hij@s.
- No está presente la perspectiva de género en el Plan de Accesibilidad, que se tiene que recoger para la elaboración de este PDMS.
- Incorporar la variable de edad con carácter transversal, por los diferentes usos de movilidad que se pueden hacer en función de esta variable.
- Incorporar microanálisis de la diversa realidad territorial de Navarra en el PDMS.