



**PATH**

Partnership for  
Active Travel and Health

# Plantilla para políticas de **movilidad activa**

**Una guía práctica** para apoyar  
a gobiernos nacionales.



Más información en  
**[PathForWalkingCycling.com](https://PathForWalkingCycling.com)**



# INTRODUCCIÓN

Es momento de actuar en favor de la movilidad activa.



El impulso para caminar y andar en bicicleta está creciendo, pero se debe hacer más para aprovechar eficazmente el gran potencial que tienen estas actividades para mitigar el cambio climático, promover el transporte público, reducir la contaminación, salvar vidas, mejorar la salud pública y crear sociedades dinámicas, inclusivas y equitativas.

Esta guía práctica está diseñada para ayudar a gobiernos nacionales a adoptar acciones más ambiciosas y eficaces en pro de la caminata y la bicicleta en sus políticas de transporte, salud y clima. Los ejemplos de visión, metas, objetivos y acciones presentados en este documento, están directamente relacionados con medidas tangibles y resultados claros en un marco lógico que puede adaptarse a cada contexto local.

Este llamado a la acción dirigido a los ministerios de gobiernos nacionales busca crear estrategias coordinadas y coherentes, incluyendo planes y acciones concretas de financiación para: apoyar e incentivar a las personas a caminar y andar en bicicleta; crear lugares seguros, cómodos y agradables para para caminar y andar en bicicleta; e integrar los desplazamientos a pie y en bicicleta en el desarrollo de políticas públicas.

HAGA CLIC PARA EXPLORAR



|            |    |
|------------|----|
| Visión     | 03 |
| Metas      | 04 |
| Objetivos  | 05 |
| Acciones   | 06 |
| Evaluación | 28 |
| Alcances   | 29 |

## RECURSOS

En el [sitio web de PATH](#) puede encontrar los informes de Políticas nacionales y análisis regionales, casos de estudio nacionales y mensajes de comunicación clave para promover la movilidad activa. Este trabajo ha sido desarrollado por el equipo de PATH en colaboración con especialistas y representantes de la Organización de las Naciones Unidas y gobiernos nacionales de todo el mundo. Este documento fue traducido por Walk21.

# 01

## VISIÓN

Definir lo que se quiere lograr.



→ **Queremos que todas las personas tengan una experiencia segura, cómoda y agradable al caminar y andar en bicicleta** para mitigar el cambio climático, promover el transporte público, reducir la contaminación, salvar vidas, mejorar la salud pública y crear sociedades dinámicas, inclusivas y equitativas.



# 02

## METAS

Explicar en qué consiste el éxito.



### ACTIVIDAD

Queremos que todas las personas se desplacen a pie o en bicicleta con regularidad.



### SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA

Queremos que las personas que caminan y andan en bicicleta estén libres de riesgo de sufrir lesiones o agresiones.



### ACCESIBILIDAD

Queremos que todas las personas tengan acceso al transporte público y a otros destinos clave a pie o en bicicleta.



### COMODIDAD

Queremos que todas las personas que caminan y andan en bicicleta tengan el espacio y la infraestructura para satisfacer sus necesidades.



### SATISFACCIÓN

Queremos que todas las personas perciban el caminar y andar en bicicleta como experiencias positivas.

# 03

## OBJETIVOS

Establecer propósitos concretos  
para alcanzar las metas.



### ACTIVIDAD

Aumentar los minutos diarios dedicados a caminar y andar en bicicleta.



### SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA

Disminuir el número de personas fallecidas y heridas en siniestros viales mientras se desplazaban a pie o en bicicleta y aumentar el número de personas que se sienten seguras caminando solas en su zona de residencia después de que oscurece.



### ACCESIBILIDAD

Aumentar el porcentaje de la población que tiene un buen acceso, a pie y en bicicleta, al transporte público, servicios cotidianos, espacios públicos, bicicletas compartidas y turismo local sostenible.



### COMODIDAD

Aumentar el porcentaje de vías urbanas con una calificación de tres estrellas o más para peatones y ciclistas.



### SATISFACCIÓN

Aumentar la satisfacción de las personas que caminan y andan en bicicleta.

# 04

## ACCIONES

Enumerar las actividades necesarias  
para alcanzar los objetivos.

PERSONAS

1-4

Apoyar e incentivar a las personas a caminar y andar en bicicleta.

LUGARES

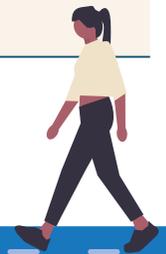
5-14

Crear lugares seguros, cómodos y agradables para caminar y andar en bicicleta.

PROCESOS

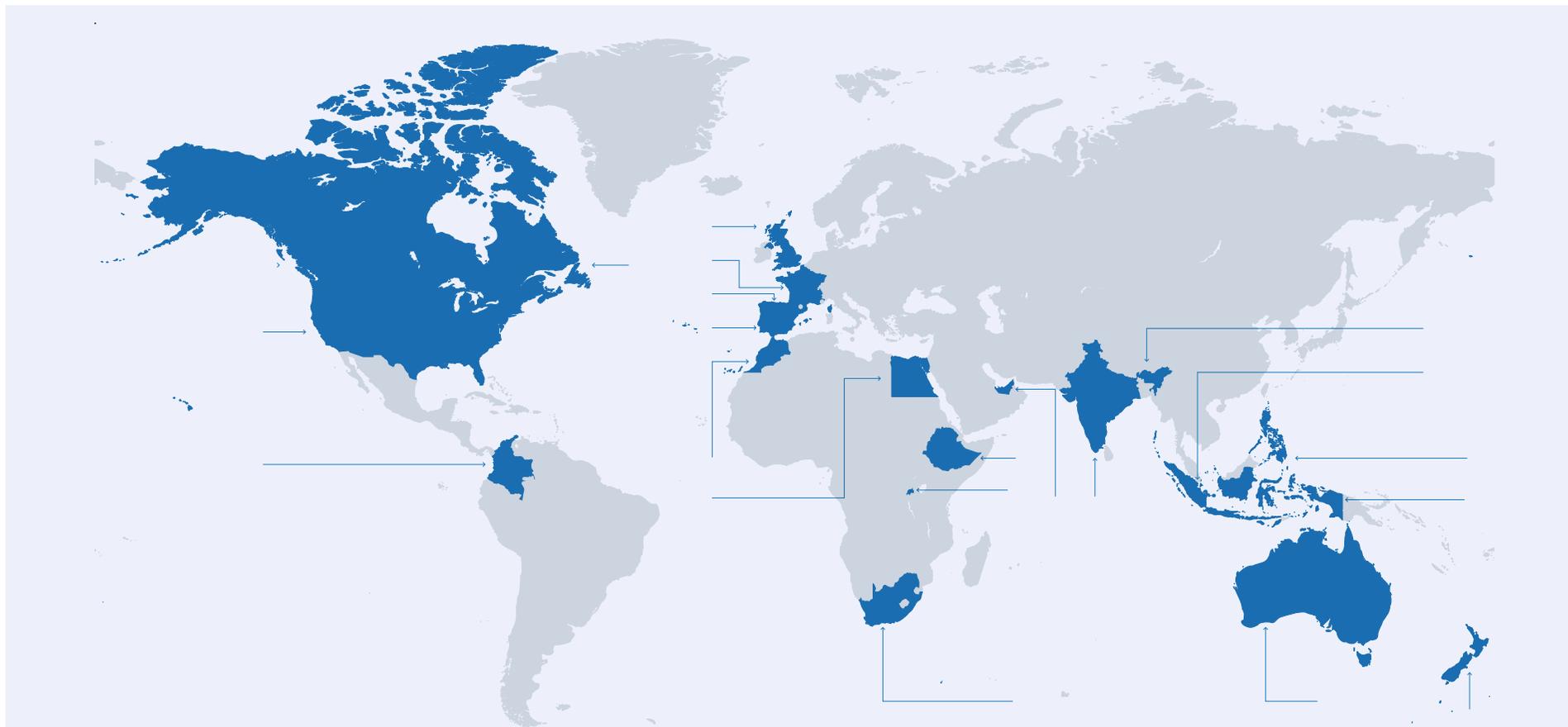
15-20

Integrar los desplazamientos a pie y en bicicleta en el desarrollo de políticas públicas.



## MAPA DE ACCIONES

Ejemplos inspiradores de países que están siguiendo las 20 acciones recomendadas por PATH para promover la caminata y la bicicleta.



Haga clic en el número de la acción para ir a la página del caso de estudio

**Acción 1:** Reino Unido

**Acción 2:** Nueva Zelanda

**Acción 3:** Colombia

**Acción 4:** Australia

**Acción 5:** Etiopía

**Acción 6:** 🇵🇭 Filipinas

**Acción 7:** 🇪🇬 Egipto

**Acción 8:** 🇮🇩 Indonesia

**Acción 9:** 🇺🇸 Estados Unidos

**Acción 10:** 🇮🇳 India

**Acción 11:** 🇲🇦 Marruecos

**Acción 12:** 🇷🇼 Ruanda

**Acción 13:** 🇦🇪 Emiratos Árabes Unidos

**Acción 14:** 🇸🇬 Singapur

**Acción 15:** 🇵🇹 Portugal

**Acción 16:** 🇿🇦 Sudáfrica

**Acción 17:** 🇪🇸 España

**Acción 18:** 🇫🇷 Francia

**Acción 19:** 🇨🇦 Canadá

**Acción 20:** 🇧🇹 Bután



# ACCIÓN 01

## PERSONAS



### FOMENTAR LA PARTICIPACIÓN

#### ACCIÓN

Promover los beneficios y efectos positivos de la movilidad activa como modos fiables, cómodos, convenientes, económicos, amigables con el medio ambiente y accesibles para todas las personas.

## CASO DE ESTUDIO



### REINO UNIDO

En Inglaterra, Escocia, Gales e Irlanda del Norte se han incorporado mensajes positivos sobre la caminata y la bicicleta en una amplia gama de actividades, incluyendo mapas comunitarios guías e información en tiempo real para pasajeros; competencias de movilidad activa en comunidades, escuelas y lugares de trabajo; campañas de promoción y sensibilización; programas de aparcamiento disuasorio, uso compartido de bicicletas y automóviles, rastreadores de viajes, bicicletas adaptadas y bicicletas de carga; y programas sociales que prescriben caminar y andar en bicicleta para promover una vida más saludable.

[Incentivando a las personas a caminar y andar en bicicleta en Gales](#)





# ACCIÓN 02



## PERSONAS



### DIRIGIR CAMPAÑAS A PÚBLICOS Y NECESIDADES ESPECÍFICAS

#### ACCIÓN

**Campañas para aumentar la actividad física:** centrarse en los grupos más inactivos para que caminen y anden en bicicleta con más frecuencia; promover trayectos seguros y saludables a la escuela para toda la niñez; y fomentar desplazamientos activos desde y hacia el trabajo con el apoyo de programas empresariales de incentivos.

**Campañas para crear lugares amigables y accesibles para peatones y ciclistas:** apoyar a los comercios minoristas que alienten el tránsito peatonal y el tiempo de permanencia en espacios públicos y proporcionar estacionamiento y acceso para bicicletas.

**Campañas para mejorar la seguridad vial:** campañas dirigidas a conductores para que reconsideren su elección de modo de transporte, reduzcan la velocidad, el comportamiento agresivo, el uso de dispositivos móviles mientras conducen, y den prioridad a las personas que caminan y andan en bicicleta, especialmente en los pasos peatonales y al estacionar.

## CASO DE ESTUDIO



### NUEVA ZELANDA

Desde 2018, la Agencia de Transporte Waka-Kotahi de Nueva Zelanda ha monitoreado las actitudes y comportamientos de las personas que caminan y andan en bicicleta. Para aumentar los desplazamientos activos hacia las escuelas, el gobierno ha elaborado un paquete de recursos para el personal docente llamado «Feet First» y un sistema nacional de educación sobre ciclismo llamado «BikeReady».

[Comprender las actitudes y percepciones sobre la caminata y la bicicleta](#)



# ACCIÓN 03

## PERSONAS



### CELEBRAR LA CAMINATA Y EL ANDAR EN BICICLETA

#### ACCIÓN

Coordinar eventos gratuitos de participación masiva para caminar y andar en bicicleta, y caminatas y rodadas guiadas y gratuitas con regularidad; aumentar el acceso a bicicletas y el apoyo a los programas de bicicletas compartidas según se necesite. Celebrar la caminata y la bicicleta en los días como el Día Nacional de la Bicicleta/Caminata, el Día del aire limpio, el Día mundial de la salud, el Día mundial de la bicicleta, el Día del transporte sostenible, etc.

## CASO DE ESTUDIO



### COLOMBIA

Desde 1974 la comunidad lleva a cabo un programa de eventos de participación masiva para caminar y andar en bicicleta en Bogotá. El objetivo del programa es promover la apropiación y la ocupación del espacio público, mejorar la convivencia, la cohesión social, el respeto, la vida familiar y la salud física y mental de la población. Posteriormente, el programa fue adoptado por decreto y la Ciclovía se convirtió en un programa oficial promovido por el gobierno de la ciudad que ahora es administrado por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

[Ciclovía de Bogotá](#)



# ACCIÓN 04



## PERSONAS



### PRESCRIBIR CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA

#### ACCIÓN

Integrar la promoción de la caminata y la bicicleta en servicios de salud para mantener y aumentar los niveles de actividad física y buena salud, y reducir los efectos negativos y costos de la congestión, la mala calidad del aire, las enfermedades no transmisibles y la amenaza a la seguridad pública.

## CASO DE ESTUDIO



### AUSTRALIA

En Australia se está fomentando el caminar y andar en bicicleta por medio de campañas de marketing social y conductual como la opción más accesible que muchas personas pueden incorporar en su vida cotidiana. La estrategia nacional de salud preventiva está formando a profesionales de la salud para que aconsejen a sus pacientes realizar actividad física y hagan parte del programa de prescripción social que conecta pacientes con servicios comunitarios de salud y bienestar. El objetivo es reducir en 15% la inactividad física en los adultos.

[Prescripción de movilidad activa](#)



# ACCIÓN 05

## LUGARES



### PRIORIZAR LA CAMINATA Y LA BICICLETA

#### ACCIÓN

Priorizar a las personas que se desplazan a pie, en bicicleta y en transporte público por medio de la integración de marcos de planificación urbana y de transporte a nivel nacional. Apoyar un desarrollo compacto y orientado al transporte público que sea accesible para todas las personas, mejore la proximidad entre los barrios, garantice la conectividad entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, y reduzca la dependencia al automóvil.

## CASO DE ESTUDIO

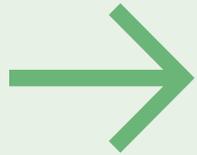


### ETIOPÍA

El Gobierno de Etiopía tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte en 10 Mt CO<sub>2</sub>e para 2030, promoviendo caminar, andar en bicicleta y un sistema de transporte público eficiente. Las inversiones en transporte y las decisiones sobre distribución del espacio vial buscan priorizar estos modos para atender las necesidades de las mujeres y personas con bajos ingresos.

[Estrategia de transporte no motorizado de Etiopía 2020-2029](#)





# ACCIÓN 06

## LUGARES



### CONECTAR DESTINOS

#### ACCIÓN

Promover el desarrollo urbano policéntrico «comunidades de distancias cortas» con uso de suelo mixto, rutas peatonales y ciclistas directas y cómodas, servicios descentralizados y servicios de transporte público integrales que combinen de manera eficiente y accesible la caminata y la bicicleta.

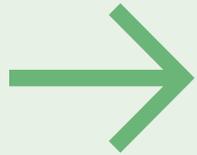
## CASO DE ESTUDIO



### FILIPINAS

En Filipinas se están creando comunidades habitables como parte de la aspiración nacional de que la ciudadanía filipina tenga una vida arraigada, cómoda y segura. Se están adoptando principios de equidad, inclusividad y resiliencia para integrarlos en el uso del espacio, para que las viviendas estén conectadas con espacios sociales, económicos, culturales y recreativos a través de transporte público y activo.

[Plan de Desarrollo de Filipinas 2023-2028](#)



# ACCIÓN 07

## LUGARES



### ESTABLECER ZONAS PRIORITARIAS PARA LA MOVILIDAD ACTIVA

#### ACCIÓN

Establecer estándares nacionales que permitan convertir zonas cercanas a comercios locales, centros de salud, estaciones de transporte público, zonas verdes, lugares de trabajo e instalaciones educativas, en zonas de acceso exclusivo para peatones y ciclistas o, como mínimo, priorizar el acceso a pie o en bicicleta sobre los vehículos motorizados mediante límites de velocidad reducidos e infraestructura segura. Promover el uso de bicicletas de carga para la logística de bienes y servicios.

## CASO DE ESTUDIO



### EGIPTO

La agenda nacional para el desarrollo sostenible de Egipto comparte la visión de actualizar la legislación y normatividad para alinear el transporte con las políticas nacionales sobre el cambio climático. Los sistemas de transporte seguros y sostenibles se consideran un catalizador de las actividades económicas y sociales, y una base para los principios adoptados que buscan mejorar la calidad de vida, la equidad y la accesibilidad.

#### [Visión de Egipto 2030](#)





# ACCIÓN 08



## LUGARES



### PROPORCIONAR REDES, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

#### ACCIÓN

Planificar, implementar y mantener las redes peatonales y ciclistas nacionales, y apoyar financieramente a las autoridades pertinentes para la construcción de redes regionales y locales para la movilidad activa, garantizando que esta cofinanciación resulte en la creación de redes bien diseñadas de calles, cicloinfraestructura y aceras seguras, accesibles, continuas, verdes y de calidad, biciestacionamientos seguros y programas para reducir los robos, cruces e intersecciones seguras y adaptadas a peatones y ciclistas, y sistemas de información y señalización que fomenten la exploración.

## CASO DE ESTUDIO



### INDONESIA

La política de transporte terrestre del Ministerio de Transporte de Indonesia se centra en la conectividad de la infraestructura para favorecer la movilidad de la comunidad y defiende los valores humanos para lograr una movilidad segura, accesible, integrada y de alta calidad. Se han publicado varias leyes, reglamentos y guías técnicas para hacer realidad esta visión y beneficiar particularmente a peatones y ciclistas.

[Visión nacional de la infraestructura de transporte no motorizado](#)



# ACCIÓN 09

## LUGARES



### PUBLICAR NORMAS DE DISEÑO

#### ACCIÓN

Publicar estándares nacionales de diseño para proporcionar infraestructura peatonal y ciclista de alta calidad, segura y accesible para todas las personas. Vincular la inversión nacional a estas normas.

## CASO DE ESTUDIO

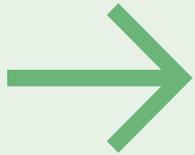


### ESTADOS UNIDOS

La Ley de Infraestructura Bipartidista de EE. UU. (BIL), aprobada en 2021, establece estándares de diseño nacionales para garantizar infraestructuras accesibles y de alta calidad que conviertan los desplazamientos a pie o en bicicleta en una opción asequible y cómoda para trayectos cortos menores a tres millas (4.8 km). Las «Calles completas» son el modelo de diseño que promueve el gobierno para promulgar dicha legislación, la cual prioriza la seguridad, comodidad y conectividad de todas las personas.

[Guía para la planificación, diseño y operación de infraestructura peatonal, 2021](#)

[Guía para el desarrollo de infraestructura ciclista, 2012](#)



# ACCIÓN 10



## LUGARES



### FOMENTAR LA EQUIDAD

#### ACCIÓN

Considerar las necesidades y preocupaciones de las personas que puedan tener una mayor vulnerabilidad o dificultades para caminar y andar en bicicleta, según su género, edad, diversidad funcional o capacidad para interactuar con el entorno, estableciendo una metodología y financiación nacional para las auditorías sobre los desplazamientos a pie y en bicicleta que consideren a personas con diversas capacidades y prioricen áreas de mejora.

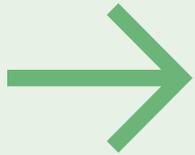
## CASO DE ESTUDIO



### INDIA

La Política Nacional de Transporte Vial de India reconoce que, en las regiones de bajos ingresos, tanto el transporte rural como el urbano se realiza en gran medida a pie o en bicicleta; en las ciudades medianas, una proporción significativa de los desplazamientos se realizan a pie o en bicicleta; y las bicicletas o los bicitaxis son el medio de transporte predominante en las ciudades pequeñas de los estados de bajos ingresos. La política prioriza la protección y mejora la seguridad y la comodidad de peatones y ciclistas por medio de la construcción de aceras y cicloinfraestructura que incrementen la productividad e ingresos de las personas dependientes de estos modos de transporte y aumenten el acceso a empleos y servicios de salud, educativos, entre otros; mejorando así la seguridad y reduciendo las emisiones.

#### [Política nacional de transporte vial de India](#)



# ACCIÓN 11

## LUGARES



### PROTEGER A LAS PERSONAS DEL TRÁNSITO VEHICULAR

#### ACCIÓN

Adoptar y hacer cumplir los límites de velocidad seguros establecidos según las recomendaciones de la OMS y la clasificación por estrellas del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras. Vincular los resultados de estas evaluaciones a la financiación para dar prioridad a las intervenciones destinadas a proteger a las personas que caminan y andan en bicicleta de riesgos, peligros y lesiones.

## CASO DE ESTUDIO



### MARRUECOS

El número de muertes de peatones y ciclistas en las vías de Marruecos ha disminuido en un 13% desde 2015, según datos de 2022. Esto es consecuencia de un enfoque proactivo y sistémico, multidisciplinar y multisectorial a la seguridad vial que informa la planificación, el diseño, el funcionamiento y el uso del transporte en el país. El Ministerio de Transporte y Logística busca reducir en 37% la tasa de víctimas, alineado a la meta 3.6 de los ODS, y ha creado la Agencia Nacional de Seguridad Vial (NARSA) con un presupuesto cercano a los 200 millones de dólares, para coordinar esta tarea.

[Estrategia nacional de seguridad vial 2017-2026. Ministerio de Transporte y Logística](#)





# ACCIÓN 12

## LUGARES



### DISMINUIR LA DELINCUENCIA Y VIOLENCIA

#### ACCIÓN

Proporcionar un entorno seguro y protegido para todas las personas que caminan o andan en bicicleta. Adoptar iniciativas de prevención basadas en la adecuación del entorno como un buen alumbrado público y fachadas activas, y proteger la integridad de las personas garantizando la aplicación de la ley contra las actividades delictivas, el acoso sexual callejero y la violencia urbana.

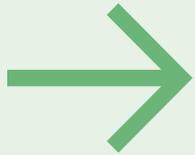
## CASO DE ESTUDIO



### RUANDA

Los principios de seguridad y acceso universal, resiliencia al cambio climático y sostenibilidad medioambiental inspiran todos los objetivos de la Política y estrategia nacional de transporte de Ruanda. La política establece que toda la ciudadanía tiene derecho a servicios de transporte e infraestructura seguros y eficientes, independientemente de su edad o diversidad funcional. El diseño inclusivo se integra a la planificación y la prestación de los servicios de transporte público como en las paradas, al interior de los vehículos y en la conexión con el entorno peatonal como lugares de ascenso y descenso. Las personas con infantes, las personas que transportan artículos pesados o voluminosos como compras o equipaje, las personas con lesiones temporales o permanentes y las personas mayores son consideradas beneficiarias de un sistema de transporte inclusivo en Ruanda.

[Política y estrategia nacional de transporte](#)



# ACCIÓN 13

## LUGARES



### GARANTIZAR LA CALIDAD EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA Y PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

#### ACCIÓN

Garantizar que las zonas de influencia del transporte público y las rutas de acceso a las estaciones y paraderos sean transitables a pie y en bicicleta para todas las personas, asegurando un acceso directo y seguro, y proporcionar estacionamientos seguros para bicicletas en estaciones y nodos de transporte público.

## CASO DE ESTUDIO



### EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

En UAE se están utilizando manuales de diseño urbano para guiar la transición hacia una planificación del uso del suelo más sostenible y establecer un referente para los espacios públicos. El principio parte de las personas peatonas para resaltar la familia, la hospitalidad, la inclusión y el acceso peatonal a equipamientos barriales como en las paradas de transporte público, el comercio local, las mezquitas, escuelas y otros servicios comunitarios. Las necesidades básicas de quienes se desplazan en transporte público y activo se identifican como: seguridad, protección y comodidad, tanto en las calles como en las zonas de espera.

[Estrategia de gestión de la movilidad del transporte de Abu Dhabi](#)





# ACCIÓN 14



## LUGARES



### INTEGRAR EL TRANSPORTE PÚBLICO CON LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y EN BICICLETA

#### ACCIÓN

Garantizar que los servicios de transporte público cubran todos los desplazamientos, incluidos los que no son habituales, los desplazamientos radiales y los viajes multimodales por motivos de cuidado, ocio y trabajo. Proporcionar y aumentar la capacidad rodante (buses) de transporte público para permitir el transporte de bicicletas dentro del sistema a precios razonables. Apoyar el uso de bicicletas compartidas como servicio de transporte público.

## CASO DE ESTUDIO



### SINGAPUR

El futuro del transporte terrestre en Singapur incluirá una red de transporte práctica, bien conectada y rápida; una cultura del transporte que haga que todas las personas, independientemente de sus necesidades, se sientan bienvenidas; y un entorno de movilidad que favorezca una vida saludable y facilite desplazamientos más seguros. El éxito de esta visión se sustenta en priorizar «Caminar, ir en bicicleta y autobús» y en el objetivo de «una ciudad de 45 minutos y municipalidades de 20 minutos», es decir que 90% de los desplazamientos diarios duren menos de 45 minutos y todos los demás desplazamientos puerta a puerta, para acceder a los centros barriales más cercanos, se realicen en menos de 20 minutos en modos de transporte sostenibles). La meta 2030 es que el 80% de los hogares se encuentren a menos de 10 minutos a pie de una estación de tren; en 2012, el 57% de los hogares se encontraban a menos de 10 minutos a pie.

[Plan maestro de transporte terrestre \(LTMP\) 2040](#)



# ACCIÓN 15

## PROCESOS



### LIDERAR LA COORDINACIÓN

#### ACCIÓN

Nombrar un punto focal para crear un grupo de trabajo nacional en pro de la movilidad activa en el que se involucren los ministerios responsables del transporte, planificación urbana, salud, seguridad social, educación, turismo, recreación y deporte, energía, finanzas, cohesión territorial, clima, medio ambiente, justicia, y cualquier otra institución con competencias relacionadas con la movilidad a pie y en bicicleta. Involucrar a las partes interesadas no gubernamentales y a la comunidad, y adoptar los «Ocho pasos para una política eficaz» para orientar el desarrollo, la implementación y el monitoreo de las acciones de políticas nacionales.

## CASO DE ESTUDIO

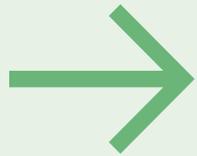


### PORTUGAL

En Portugal existe una estructura integral organizada para liderar, supervisar, ejecutar, monitorear, apoyar y asesorar la política nacional de movilidad activa. El Secretario de Estado de Movilidad coordina la articulación política y la orientación hacia los objetivos establecidos en la Estrategia Nacional para la Movilidad Ciclista Activa y la Estrategia Nacional para la Movilidad Peatonal. Este grupo está constituido por miembros del Gobierno responsables de su implementación que incluyen justicia, finanzas, deporte, economía y el mar, ciencia, tecnología y educación superior, educación, trabajo, solidaridad y seguridad social, salud, medio ambiente y acción climática, infraestructura, vivienda y cohesión territorial.

[Estrategia Nacional para la Movilidad Peatonal, 2030](#)

[Estrategia Nacional para la Movilidad Ciclista Activa 2020-2030](#)



# ACCIÓN 16



## PROCESOS



### CAPACIDAD INSTALADA

#### ACCIÓN

Desarrollar programas de formación en capacidades para responsables del desarrollo de políticas públicas, personal público del sector de transporte, seguridad vial y salud, policías de tránsito y profesionales en planificación y diseño urbano, y facilitar intercambios profesionales a través de eventos, redes de trabajo y centros de competencia. Garantizar que la investigación, las políticas y el desarrollo de programas incluyan a la comunidad, adoptando enfoques participativos o de creación conjunta donde sea conveniente, reflejando así que son las comunidades quienes poseen los conocimientos y las habilidades necesarias para implementar exitosamente las medidas de movilidad activa.

## CASO DE ESTUDIO



### SUDÁFRICA

Los derechos humanos están garantizados en la Constitución de la República de Sudáfrica, incluyendo el derecho a «un medio ambiente sano y seguro», lo que hace indispensable que el sector del transporte tenga un impacto positivo en el tejido social, económico y medioambiental de la nación. Los múltiples beneficios socioeconómicos, medioambientales, de seguridad, salud, conveniencia y asequibilidad que la movilidad activa aporta al sistema de transporte y su contribución a la reducción de la congestión y de las emisiones relacionadas con el transporte garantizan que los desplazamientos a pie o en bicicleta sean una prioridad en el plan de transporte.

[Estrategia de transporte sostenible de Sudáfrica 2018-2050](#)



# ACCIÓN 17

## PROCESOS



### ELABORAR UN PLAN DE ACCIÓN

#### ACCIÓN

Publicar un plan integral de acción para la movilidad peatonal y ciclista con el apoyo de las partes interesadas, basado en datos disponibles, con objetivos y plazos específicos, el cual sirva de guía para la inversión. Incorporar el plan en la Contribución Determinada a Nivel Nacional o (NDC por sus siglas en inglés) y en planes de adaptación y mitigación para el clima y la energía, estrategias contra las enfermedades no transmisibles, políticas sobre actividad física y movilidad activa, y en los programas nacionales de apoyo a planes de movilidad urbana sostenible.

## CASO DE ESTUDIO

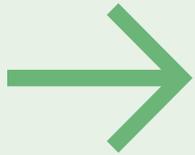


### ESPAÑA

En España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) está en el proceso de un «cambio de paradigma», pasando de centrarse en las grandes inversiones de infraestructura pública a invertir en movilidad y priorizar el valor añadido para la comunidad. Para ayudar a afrontar este cambio en la movilidad, se desarrolló la «Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030», cuyo objetivo es transformar cada ciudad española de una «ciudad para coches» a una «ciudad para personas». La estrategia también reconoce la movilidad como un derecho y está en consonancia con la «Ley de Cambio Climático y Transición Energética», la «Agenda Urbana Española» y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

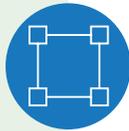
[Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030](#)





# ACCIÓN 18

## PROCESOS



### ESTABLECER EL MARCO NORMATIVO

#### ACCIÓN

Establecer marcos normativos que incluyan límites de velocidad seguros y normas y códigos de tránsito para proteger a peatones y ciclistas, y facilitar la implementación de zonas de bajas emisiones y barrios de tránsito vehicular reducido. Establecer estándares mínimos obligatorios para aceras y bicarriles, y para la provisión de equipamiento e infraestructura segura y accesible haciendo obligatorio que las infraestructuras nuevas y renovadas proporcionen experiencias positivas a quienes se desplazan a pie o en bicicleta.

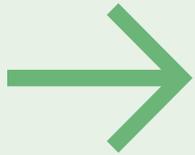
## CASO DE ESTUDIO



### FRANCIA

Las metas de Francia incluyen lograr que los desplazamientos en bicicleta sean accesibles para todas las personas, desde una edad temprana y a lo largo de toda la vida; hacer que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean alternativas atractivas al vehículo particular para trayectos locales y, en combinación con el transporte público, para los trayectos de larga distancia; y hacer de la bicicleta un motor de la economía apoyando a las organizaciones francesas del sector. La estrategia se basa en la Ley de Orientación de la Movilidad, aprobada en 2019, cuyo objetivo es hacer que el sector del transporte del país sea más sostenible y accesible. Entre sus objetivos figuran la promoción de medios carbono neutro, triplicar la proporción de personas que se desplaza en bicicleta e incentivos para las personas que se desplazan al trabajo en modos sostenibles.

[Plan Vélo et Marche 2023-2027](#)



# ACCIÓN 19

## PROCESOS



### ASEGURAR EL FINANCIAMIENTO

#### ACCIÓN

Desarrollar un mecanismo de financiación específico y sostenible entre ministerios, para financiar la implementación de acciones en pro de la movilidad activa de políticas a nivel nacional, regional y municipal. Determinar las necesidades de inversión y metodologías de evaluación al establecer los objetivos y prioridades de las políticas, y promover incentivos fiscales y tributarios para los desplazamientos, a pie, en bicicleta y en transporte público como parte de los planes de movilidad locales para garantizar que la infraestructura peatonal y ciclista sea planificada y diseñada para respaldar todo el sistema de transporte.

## CASO DE ESTUDIO



### CANADÁ

Canadá ha puesto en marcha el Fondo para el Transporte Activo, una inversión a cinco años de 400 millones de dólares, para apoyar la implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Activo de Canadá. La financiación busca hacer que los trayectos en transporte activo sean más cómodos, seguros y agradables. Las inversiones financiables incluyen proyectos que amplíen y construyan redes de aceras y senderos peatonales, carriles bici, etc., además de apoyar la planificación de la movilidad activa y actividades de participación comunitaria.

[Fondo para la estrategia de transporte activo de Canadá](#)





# ACCIÓN 20



## PROCESOS



### MONITOREAR Y EVALUAR EL IMPACTO

#### ACCIÓN

Adoptar un marco de indicadores de movilidad activa y recopilar datos abiertos nacionales, completos e integrados, sobre la movilidad peatonal y ciclista (por ejemplo, encuestas de transporte estandarizadas) e infraestructura (auditorías de seguridad vial para peatones y ciclistas) con el fin de comprender datos de referencia sobre niveles de actividad física, seguridad, accesibilidad, comodidad y satisfacción. Establecer la regulación de los mecanismos de recopilación e intercambio de datos a nivel nacional, regional y municipal, y evaluar el impacto de las políticas en cuanto a medio ambiente, economía, cohesión social, calidad de vida, accesibilidad, equidad, seguridad vial, salud pública y la acción contra el cambio climático.

## CASO DE ESTUDIO



### BUTÁN

La filosofía de desarrollo de Bhután se guía por el concepto de mejorar la «Felicidad Nacional» para garantizar un futuro equitativo, eficiente y sostenible para toda la ciudadanía. Para ayudar a interpretar esta filosofía en el contexto del transporte, Bután adoptó la «Declaración de Bali sobre la Visión Tres Ceros: cero congestión, cero contaminación y cero siniestros» luego la Estrategia de desarrollo con bajas emisiones elaboró un modelo (de reducción del coste marginal) para priorizar intervenciones. Asimismo, se fijaron objetivos concretos para todas las intervenciones con el fin de hacer seguimiento a los avances y ayudar a quienes desarrollan políticas a tomar decisiones informadas sobre la asignación de recursos.

[Estrategia de desarrollo de bajas emisiones para el transporte terrestre](#)

# 05

## EVALUACIÓN

Establecer indicadores de acciones exitosas.

| CATEGORÍA   | MEDIDAS  |
|---|--|
|  <b>ACTIVIDAD</b>                  | Medir el promedio de minutos caminados o en bicicleta por día por persona.   |
|  <b>SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA</b> | Registrar el número de personas fallecidas y heridas en siniestros viales mientras se desplazaban a pie o en bicicleta y calcular el porcentaje de personas que se sienten seguras caminando solas en su zona de residencia después de que oscurece. |
|  <b>ACCESIBILIDAD</b>             | Medir la proporción de la población que vive a menos de 500 metros del transporte público.   |
|  <b>COMODIDAD</b>                | Medir el porcentaje de vías urbanas clasificadas por iRAP con tres estrellas o más para peatones y ciclistas.  |
|  <b>SATISFACCIÓN</b>             | Medir la proporción de la población que percibe caminar/andar en bicicleta como una experiencia positiva.  |

# 06

## ALCANCES

Definir el nivel de rendimiento deseado de la evaluación.

Se espera que la política diseñada contribuya a mitigar el cambio climático, apoye el transporte público, reduzca la contaminación, salve vidas, beneficie la salud pública y cree sociedades dinámicas, inclusivas y equitativas. **Estos alcances también se reflejan en las aspiraciones de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible.**



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

META

### ALCANCES

|             |  |
|-------------|--|
| <b>3.4</b>  | Reducir la mortalidad por enfermedades no transmisibles y promover la salud mental.                                  |
| <b>3.6</b>  | Reducir el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales.  |
| <b>3.9</b>  | Reducir las enfermedades y la mortalidad causadas por los productos químicos peligrosos y la contaminación del aire. |
| <b>5.C</b>  | Adoptar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género.                     |
| <b>8.9</b>  | Promover un turismo beneficioso y sostenible.  |
| <b>9.1</b>  | Desarrollar infraestructuras sostenibles, resilientes e inclusivas.  |
| <b>10.2</b> | Promover la inclusión social, económica y política universal.  |
| <b>11.2</b> | Sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.  |
| <b>11.3</b> | Urbanización inclusiva y sostenible.   |
| <b>11.6</b> | Reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades.   |
| <b>11.7</b> | Proporcionar acceso universal a espacios públicos y zonas verdes seguras e inclusivas.                               |
| <b>13.2</b> | Integrar las medidas contra el cambio climático en las políticas y la planificación.                                 |
| <b>13.3</b> | Desarrollar conocimientos y capacidades para hacer frente al cambio climático.                                       |
| <b>16.1</b> | Reducir todas las formas de violencia y las tasas de mortalidad relacionadas en todo el mundo.                       |

## ADOpte ESTA POLÍTICA PARA MAXIMIZAR EL POTENCIAL DE LA MOVILIDAD ACTIVA

### VISIÓN

Queremos que todas las personas tengan una experiencia segura, cómoda y agradable al caminar y andar en bicicleta para mitigar el cambio climático, promover el transporte público, reducir la contaminación, salvar vidas, mejorar la salud pública y crear sociedades dinámicas, inclusivas y equitativas.

### METAS

| ACTIVIDAD  | SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA   | ACCESIBILIDAD  | COMODIDAD  | SATISFACCIÓN  |
|--|--|--|--|---|
| Queremos que todas las personas se desplacen a pie o en bicicleta con regularidad. | Queremos que las personas que caminan y andan en bicicleta estén libres de riesgo de sufrir lesiones o agresiones. | Queremos que todas las personas tengan acceso al transporte público y a otros destinos clave a pie o en bicicleta. | Queremos que todas las personas que caminan y andan en bicicleta tengan el espacio y la infraestructura para satisfacer sus necesidades. | Queremos que todas las personas perciban el caminar y andar en bicicleta como experiencias positivas. |

### OBJETIVOS

| ACTIVIDAD  | SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA   | ACCESIBILIDAD   | COMODIDAD  | SATISFACCIÓN   |
|--|--|---|--|--|
| Aumentar los minutos diarios dedicados a caminar y andar en bicicleta. | Disminuir el número de personas fallecidas y heridas en siniestros viales mientras se desplazaban a pie o en bicicleta y aumentar el número de personas que se sienten seguras caminando solas en su zona de residencia después de que oscurece. | Aumentar el porcentaje de la población que tiene un buen acceso, a pie y en bicicleta, al transporte público, servicios cotidianos, espacios públicos, bicicletas compartidas y turismo local sostenible. | Aumentar el porcentaje de vías urbanas con una calificación de tres estrellas o más para peatones y ciclistas. | Aumentar la satisfacción de las personas que caminan y andan en bicicleta. |

### ACCIONES

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Acciones 1-4:</b> apoyar e incentivar a las personas a caminar y andar en bicicleta. | <b>Acciones 5-14:</b> crear lugares seguros, cómodos y agradables para caminar y andar en bicicleta. | <b>Acciones 15-20:</b> integrar los desplazamientos a pie y en bicicleta en el desarrollo de políticas públicas. |
|---|--|--|

### EVALUACIÓN

| ACTIVIDAD  | SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA   | ACCESIBILIDAD  | COMODIDAD   | SATISFACCIÓN  |
|--|--|--|---|---|
| Medir el promedio de minutos caminados o en bicicleta por día por persona. | Registrar el número de personas fallecidas y heridas en siniestros viales mientras se desplazaban a pie o en bicicleta y calcular el porcentaje de personas que se sienten seguras caminando solas en su zona de residencia después de que oscurece. | Medir la proporción de la población que vive a menos de 500 metros del transporte público. | Medir el porcentaje de vías urbanas clasificadas por iRAP con tres estrellas o más para peatones y ciclistas. | Medir la proporción de la población que percibe caminar/andar en bicicleta como una experiencia positiva. |

### ALCANCES

|     |     |     |    |     |     |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----|-----|-----|----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4 | 3.6 | 3.9 | 5c | 8.9 | 9.1 | 10.2 | 11.2 | 11.3 | 11.6 | 11.7 | 13.2 | 13.3 | 16.1 |
|-----|-----|-----|----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|



**PATH es una coalición que busca involucrar a los gobiernos nacionales y locales a comprometerse con los desplazamientos a pie y en bicicleta como solución clave para los retos climáticos, de salud y de equidad a los que nos enfrentamos.**

La coalición PATH busca liberar el potencial de los desplazamientos a pie y en bicicleta para acelerar la consecución de los objetivos climáticos y otros beneficios de sostenibilidad, mediante una mayor priorización e inversión en las estrategias nacionales de transporte, salud y medio ambiente y en las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional y sus Revisiones Nacionales Voluntarias.

PATH está compuesta por más de 500 organizaciones líderes en ámbito de la movilidad sostenible que colaboran para promover la caminata y la bicicleta, y es coordinada por un grupo central compuesto por la Fundación FIA, que financia el trabajo de coordinación, Walk21, la Federación Europea de Ciclistas y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Esta plantilla de política ha sido financiada generosamente por la Fundación FIA. La Fundación FIA es una organización benéfica independiente registrada en el Reino Unido que colabora estrechamente con socios subvencionados para dar forma a proyectos y promover cambios en

las políticas y prácticas. Su objetivo es garantizar desplazamientos seguros y saludables para todas las personas, y a través de socios con alcance global, apoyan la seguridad vehicular y vial, el aire limpio, la movilidad eléctrica y una movilidad más accesible e inclusiva.

© FIA Foundation

**Cualquier parte de esta publicación puede ser copiada, traducida a otros idiomas o adaptada para satisfacer las necesidades locales sin permiso previo de la Fundación FIA, siempre que se cite adecuadamente.**

Mayo 2025. Traducción al español: agosto, 2025.  
Diseñado por: TrishFoxDesign.com



**PATH**  
Partnership for  
Active Travel and Health

[PathForWalkingCycling.com](https://PathForWalkingCycling.com)