

Hacia un modelo de transporte y movilidad más seguro, saludable y sostenible

El confinamiento y las medidas de distancia social precisas a lo largo del estado de alarma y durante el proceso de desescalada han hecho descender el uso del transporte colectivo urbano en porcentajes superiores al 90%, una reducción que ha venido acompañada de déficits económicos para los Gobiernos Locales que, a estos efectos, han demandado Fondos Extraordinarios para su subsanación. Ahora, cuando se aborda la reactivación económica, se mantiene la apuesta por el transporte público y la reducción del vehículo privado, y se abren otras posibilidades de movilidad individual, que van desde la bicicleta o el VMP a los desplazamientos a pie. Las ciudades preparan sus espacios para que los desplazamientos sean más seguros y sostenibles.



A. Junquera

El pasado 6 de mayo, los Alcaldes y Alcaldesas de municipios con más de 150.000 habitantes mantuvieron con el titular de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, un encuentro telemático en el que le plantearon la gravedad de la situación del transporte colectivo urbano, con niveles de utilización por debajo del 10% y elevados déficits, y la necesidad de habilitar fondos extraordinarios para su sostenimiento.

El Presidente de la FEMP, Abel Caballero, avanzó que sólo en transporte en superficie el fondo debería ascender a 1.000 millones de euros (el Fondo definitivo que se demanda comprende en total 1.725 entre transporte en superficie y metro). Caballero destacó, además, que es fundamental conjugar otros aspectos importantes como la seguridad o la confianza: *"hay que dar confianza al uso del transporte, es central para la nueva normalidad, como lo es también la seguridad en su uso"*. El Ministro Ábalos, al respecto, indicó que su Departamento ya está promoviendo posibles ayudas en ese sentido desde la certeza de que el papel de las ciudades será fundamental en la fase de la nueva normalidad.

Oportunidad

La reducción de la circulación de vehículos durante el confinamiento ha

traído consigo un elevado nivel en la reducción de emisiones y ciudades menos contaminadas. La obligación de guardar distancia social en los medios de transporte público y la recomendación de utilizar el vehículo propio de forma individual para prevenir contagios en los desplazamientos obligatorios no parece haber repercutido en gran medida en los niveles de emisión. Su uso combinado con el de otras alternativas de transporte recomendadas -bicicleta, desplazamientos a pie manteniendo las distancias, patinetes- y la adaptación de los espacios urbanos a los mismos ha venido a reforzar la idea de que es posible un modelo de movilidad urbana sostenible, saludable y segura -tanto desde el punto de vista sanitario como del relativo a seguridad vial-. Y en este sentido, el camino hacia la nueva normalidad viene acompañado de espacios más amplios para los peatones, más carriles para las bicicletas y/o VMP, nuevas normas, y propuestas más con-

solidadas de Zonas de Bajas Emisiones en las áreas urbanas.

Desde la FEMP se mantiene la apuesta por el transporte colectivo urbano. Desde la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial se elaboró una serie detallada de propuestas extraordinarias, buena parte de las cuáles se recoge en estas páginas, que así lo demuestra. Propuestas sobre la gestión de la movilidad y sobre cada uno de los modos que contemplan queda recogida, que de modo resumido en las siguientes páginas. El Presidente y el Vicepresidente de esta Comisión, Alfonso Gil, Teniente de Alcalde de Bilbao, y Carlos Calvelo, Alcalde de Arteixo, nos hablan del futuro de la movilidad en municipios grandes y pequeños; y Antoni Poveda, Presidente de RCB, con la bicicleta como protagonista, completa este bloque de Carta Local centrado en la movilidad después de la COVID-19.



Propuestas de la FEMP para Transporte y Movilidad

Gestión de la Movilidad

- Las nuevas tecnologías serán herramienta indispensable para reducir, gestionar y programar la movilidad de forma mucho más certera.
- Apuesta por el desplazamiento peatonal en distancias cortas, de la bicicleta o VMP en trayectos medios, y en el transporte público colectivo en los trayectos largos; los coches y motocicletas serán para la población vulnerable y para quienes no puedan utilizar los otros medios de transporte.
- Incorporar de forma progresiva el límite a 30 km/h en la mayoría de las calles para mejorar la convivencia entre modos de transporte y hábitos más saludables. Reducir la velocidad, además de descenso de consumo energético, reduce la presión medioambiental tanto en el aire como acústica.
- Revisar tiempos de paso semafórico para absorber mayor cantidad de tráfico de peatones, ciclistas y VMP sin peligro.

Transporte Público Urbano

- Será necesaria la cofinanciación por parte del Gobierno Central de los déficits de explotación generados por la Covid-19 mediante la creación de un Fondo de Transporte para paliar las pérdidas sufridas por las Entidades Locales.
- Recuperar la Ley de Movilidad Sostenible que dote de financiación suficiente al transporte público urbano con un criterio de reparto equitativo.
- Establecer protocolos de seguridad e higiene que otorguen seguridad a los usuarios y permitan recuperar viajeros.
- Reforzar el transporte público en las horas de mayor demanda y retirar las unidades en las horas valle.



- Implementación del carril bus para incrementar las velocidades comerciales.

Peatonal

- Implementar itinerarios peatonales en las vías municipales e intermunicipales, independientemente de la titularidad de la vía.
- Peatonalización temporal (festivos y fines de semana) de calles, que permitan conectar espacios públicos y zonas verdes. Acotar zonas de prioridad peatonal, donde los vehículos que transiten de forma excepcional reduzcan su velocidad.



- Peatonalización horaria que permita ampliar espacios públicos disponibles.
- Cerrar o reducir carriles para coches en calles de doble vía, para acomodar aceras más anchas para peatones. Reducir o quitar espacio al coche en los entornos de los grandes centros de transporte público y ganar el espacio para los peatones.
- Reducir los tiempos de los semáforos para ampliar el verde peatonal en los pasos de cebra para reducir las aglomeraciones.
- Pintar sentidos en las aceras o puentes peatonales, para que las personas puedan circular con flujos separados.
- Difundir consejos útiles para favorecer el recomendable distanciamiento físico durante el tránsito por la ciudad.
- Potenciar la movilidad vertical, garantizando su seguridad y acelerando los planes de ampliación y desarrollo de nuevas infraestructuras.
- Los ascensores u otros elementos mecánicos se deben incluir dentro de los hábitos de multimodalidad.
- Es imprescindible garantizar que el Itinerario Peatonal Accesible (IPA), establecido por la legislación (Orden VIV/561/2010) en, al menos 1'80 metros libres de obstáculos desde la fachada en los espacios peatonales para posibilitar la movilidad de los ciudadanos con discapacidad visual severa e invidente.
- Liberar las aceras de todo tipo de vehículos, prohibiendo aparcar en aceras a motos, bicis y patinetes.
- Lanzar mensajes y medidas que garanticen la seguridad en este tipo de desplazamientos.

Bicicleta

- Implementación de “carriles bici” permanentes y provisionales
- Pacificar un carril a 30km/h en las avenidas y calles de más de 2 carriles para compartir con seguridad el espacio bicis, patines y resto de vehículos
- Cerrar o reducir carriles para coches en calles de doble vía para abrirlos como carriles bici.
- Implementar itinerarios en bici y vías alternativas pacificadas a 30 km/h en las vías urbanas y en las zonas periurbanas, donde pueden compartir calzada con el resto de vehículos de forma segura.
- Activación de los sistemas públicos de alquiler bicicleta, donde hayan estado suspendidos.
- Facilitar y reforzar la intermodalidad con modos de transporte colectivos reduciendo las restricciones a subir la bici en los mismos y facilitando la integración tarifaria de los sistemas de préstamo de bicis con títulos de transporte colectivo.
- Marcar zonas de detención avanzada de motos/bicis/VMP en los semáforos.
- Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento para bicicletas.
- Aparcamientos seguros para bicicletas en centros de trabajo, estaciones de autobuses y de cercanías, y puntos estratégicos.
- Reducir la velocidad de circulación en la trama urbana



- Vehículos de Movilidad Personal (VPM)
- Activación de los sistemas de alquiler privados de VMP.
- Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento
- Utilizar las zonas de detención avanzada de bicis en los semáforos.
- Utilización de los carriles bici por los VMP

Taxi

- Uso obligatorio de mascarillas, recomendado de guantes y dispensadores de hidrogel.
- Recordar no ocupar el asiento de copiloto y ocupar dos personas por fila
- Llevar a cabo campaña en favor de este medio de transporte compartido como alternativa al uso del vehículo privado

Vehículo Privado

- Implementación de aparcamientos disuasorios cercanos a nodos de transporte.
- Poner en marcha el servicio de aparcamiento regulado en aquellos municipios donde se ha suspendido durante la actual situación de alarma

Movilidad Accesible

- Eliminar la posibilidad de circular y aparcar vehículos en los espacios peatonales para permitir la movilidad de ciudadanos con discapacidad.

Campañas de Sensibilización

- Realización de campañas de sensibilización, divulgación y fomento del transporte público como medio de movilidad seguro y fiable, que cumple estrictamente con todas las medidas exigidas por las autoridades sanitarias.
- Campaña de recomendaciones para aumentar los desplazamientos peatonales y en bicicleta
- Llevar a cabo, en la medida de lo posible, los desplazamientos rea-

lizados por los técnicos y personal municipal (incluidos gestores) en los mismos medios de transporte recomendados para la ciudadanía.

Mantenimiento Espacio Público

- Revisar las condiciones de mantenimiento de las aceras y zonas peatonales, acelerando la reparación de los desperfectos y acelerar las obras de reparación de baches y desperfectos en el asfalto que pudieran poner en riesgo a los conductores de bicis, VMP y motos.

Medianos y Pequeños Municipios (sin transporte público)

- Reducción velocidad máxima a 30 Km/h.
- Se recomienda, de forma general, el uso del desplazamiento peatonal y en bicicleta o VMP en trayectos cortos y medios; coches y motocicletas para población vulnerable y quienes no puedan utilizar los otros medios de transporte.
- Fomentar el desplazamiento activo (peatonal y bicicleta) como el principal medio de transporte en trayectos cortos y medios.
- Redistribuir el espacio público para priorizar la movilidad activa (peatonal y ciclista).
- Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento para bicicletas y VMP.
- Exigencia de una mayor disponibilidad, dentro de la trama urbana y en conexiones interurbanas, de sendas para desplazamientos activos (peatonal y ciclista).
- Ofrecer servicio de transporte público bajo demanda, en zonas de baja densidad, mediante microbuses o taxis compartidos.
- Fomento de la movilidad compartida.

“Trabajamos ya en la era post-COVID: ciudades más amables, con más transportes individuales y velocidad reducida”

La adaptación de los transportes públicos a la nueva situación exige muchos cambios. ¿Cuáles son los más complicados?

Todo está predeterminado por la distancia personal que tienen que mantener los ciudadanos, aunque la obligatoriedad de uso de la mascarilla nos ha ayudado a ajustar los aforos. Ahora mismo estamos funcionando con un patrón de un 50% pero parece recomendable que ese patrón se vaya reajustando. Desde la FEMP seguimos recomendando el uso del transporte público. Creemos que el ciudadano y la ciudadana que hacen una apuesta por él tienen que ver satisfecha su demanda con oferta, sin olvidar que el 72% de los ciudadanos que suben a un transporte público son viajeros cautelosos, no tienen otra forma de viajar. Tenemos que garantizar que tengan esa posibilidad, y si podemos aumentar la ratio, será mejor para todos.

¿Teme un repunte en el uso del vehículo privado?

Ha habido un repunte, aunque también es cierto que en algún momento se han dado mensajes malinterpretados -desde mi punto de vista-. Pero la apuesta por el transporte público tiene que mantenerse sostenida en el tiempo. Es un transporte con garantías sanitarias, todas las ciudades lo hemos garantizado y por eso, desde la FEMP seguimos recomendando su uso. Aquí, no hay equívocos.

Y cuando hablamos de transporte público hablamos de transporte colectivo, pero también de servicios públicos de bicicletas, un transporte más, y también ac-

cesible para los ciudadanos. Eso, junto con la movilidad vertical, los ascensores públicos, son elementos complementarios que hacen que la seguridad esté garantizada.

¿Los ciudadanos son conscientes de esas nuevas obligaciones en medios de transporte?

A lo largo de las diferentes fases de la pandemia y la desescalada hemos tenido que ir adaptando los mensajes que nos iban dando las autoridades sanitarias a las necesidades reales de la calle. Hoy, cuando aumentan las necesidades de movilidad, las Administraciones Públicas tenemos que seguir dando mensajes claros. Los Ayuntamientos nos hemos hecho especialistas en la lectura de los diferentes Boletines Oficiales; en todo momento hemos estado a la altura de lo que los ciudadanos demandaban. Hemos intentado transmitir mensajes claros, aunque a veces el exceso de información no nos ha hecho ningún favor.

¿Nuestros municipios están preparados para desplazamientos a pie, en bicicleta o patinete?

Estamos trabajando ya en un capítulo de recomendaciones para la “era post-COVID”.

Ya teníamos desde la Comisión de Transportes y Movilidad unas recomendaciones que habrá que modificar tras la pandemia. Tenemos que recomendar que transportes que son individuales puedan circular por nuestras calles de una mejor manera. Para eso hemos lanzado a través de la Junta de Gobierno una necesidad: bajar la velocidad de tránsito de nuestras ciudades; garantizar menos contaminación atmosférica, garantizar menos ruido y menos siniestros. Bajar la velocidad nos va a llevar a ciudades más amables, más sostenibles, más saludables, ciudades donde quienes se muevan tengan garantías de seguridad y salubridad.

rica, garantizar menos ruido y menos siniestros. Bajar la velocidad nos va a llevar a ciudades más amables, más sostenibles, más saludables, ciudades donde quienes se muevan tengan garantías de seguridad y salubridad.

De todos los cambios que se incorporan, ¿cuáles deberían persistir?

El transporte público y los transportes individualizados. La bicicleta tiene que ser una de las grandes reinas de la movilidad y, por supuesto, el zapato, un elemento que no hemos valorado suficientemente. Hay ciudades que son paseables. Ir a trabajar andando o en bici nos ayuda a vivir más.

¿Es la ocasión para hacer en cada municipio un plan de movilidad?

Sin duda. Entre las prioridades debe estar un plan de movilidad, hecho por gente acreditada que garantice un análisis certero de cómo se mueven los ciudadanos, de la realidad física de nuestra ciudad y de cómo adaptar la oferta y la demanda; moverse entre dos puntos de la manera más sencilla y razonable, saludable y sostenible en muchos aspectos, también en el económico. Si somos capaces de conseguirlo, estaremos haciendo que nuestro municipio, del más pequeño al más grande, sea más competitivo.

¿Cómo se plantea Bilbao adaptar su movilidad a esa nueva normalidad?

Ya empezamos hace dos años tomando decisiones importantes. Pero si hay una medida estrella que ya vamos a adoptar es llegar a reducir en la velocidad en el 100% de nuestras vías urbanas a 30km/h; hace dos años empezamos reduciendo en el 87% ahora hemos tomado la determinación de ampliarlo, porque son muchas las ventajas y muy pocos los inconvenientes ante una realidad que todo el mundo nos pide: tener una movilidad racional, razonable y sobre todo, saludable



Carlos Calvelo Martínez, Alcalde de Arteixo (A Coruña), Vicepresidente de la Comisión de Transportes y Movilidad de la FEMP

“La nueva movilidad sostenible debe ser una oportunidad para todos, sin olvidar nunca a los pequeños y medianos municipios”

Adaptar los transportes públicos a la nueva situación exige cambios. ¿Cuáles serán los más complicados?

La nueva situación va a requerir muchos cambios, y creo que esto podemos verlo como una oportunidad para avanzar en la dirección de una movilidad más sostenible. Por ejemplo, habrá que ‘esponjar’ los medios para que los usuarios tengamos una mayor seguridad higiénico-sanitaria, pero también una mayor comodidad. Y esto debemos tenerlo en cuenta desde el primer momento en los pequeños y medianos municipios, donde nos enfrentamos a un déficit histórico de transporte público colectivo de calidad. La nueva situación tiene que hacernos reflexionar colectivamente, para llegar a un consenso sobre los cambios que debemos abordar, y cómo hacerlo. Y me gustaría que ese ‘pensamiento colectivo’ no esté domi-

nado sólo por la problemática de las grandes ciudades, sino complementado con las necesidades específicas de los pequeños y medianos municipios. No creo que los cambios deban clasificarse en más o menos complicados, sino en más o menos necesarios. Estoy convencido que la ciudadanía está dispuesta a modificar sus hábitos, y la forma de consolidar un cambio positivo es que sea razonable, comprensible, participativo, transparente y justo.

¿Teme que rebrote el uso del vehículo privado?

No me acaba de gustar la expresión ‘rebrote’. Lo digo porque, efectivamente, de modo general una movilidad más sostenible puede desaconsejar el uso masivo del vehículo privado. Y es clara la ventaja de esa reducción, cuando en estos días hemos comprobado cómo la contaminación de las grandes ciudades se ha reducido a la mitad. Pero el vehículo privado, en los pequeños y medianos municipios y en la España vaciada, sigue siendo una opción básica de movilidad, que no va a ser fácil de sustituir. No creo que debamos demonizar al automóvil, pero sí seguir trabajando para ofrecer alternativas, racionalizar su uso y transitar hacia un parque automovilístico propio de una economía baja en carbono.

¿Los ciudadanos son conscientes de esas nuevas obligaciones en medios de transporte?

Aún estamos viendo hasta dónde van a llegar, aunque, más que obligaciones, preferiría hablar de nuevos comportamientos dentro del esquema de cambio que he mencionado.

Todos tenemos que sentirnos concernidos en el cambio ha-

cia una nueva movilidad. Conocer y entender las nuevas necesidades es tarea de todos, de los responsables públicos en primer lugar. Una buena fórmula, lo digo como Alcalde de municipio mediano, es escuchar mucho, dialogar, tomar decisiones consensuada y respetuosamente, e informar continuada y pacientemente.

Se plantean desplazamientos a pie, en bicicleta o patinete. ¿Qué habría que adaptar?

Todos estamos comprobando estos días en los que se va recuperando el uso del espacio público, que las aceras y las calles se nos han quedado pequeñas. Hay que devolver la ciudad a la gente. Y esta tarea va a requerir acciones en el corto, medio y largo plazo. Los PMUS pueden ser instrumentos para articular este proceso de rehumanización.

De todos los cambios que se incorporan ¿cuáles deberían mantenerse?

Aún es pronto para determinar qué vamos a tener que incorporar. Sí que se están marcando líneas importantes de actuación, en las que ya está trabajando la FEMP: entre otras, espacios públicos, transporte activo, transporte público urbano, gestión de la movilidad, campañas, y también las singularidades de los pequeños y medianos municipios.

En todo caso, descartando algunas medidas higiénico-sanitarias que deberían ser coyunturales, me gustaría que los cambios fueran siempre mejoras positivas, que persistieran en el tiempo como una nueva cultura de movilidad urbana más sostenible y más segura.

¿Es la ocasión para hacer un plan de movilidad, PMUS?

Preocuparse y ocuparse de la movilidad urbana da frutos. Los PMUS son



una forma de trabajar rigurosa y sistemática la movilidad urbana, independientemente de la superficie y de la población del municipio. Creo que es una excelente ocasión para revisar, elaborar e implantar planes de movilidad.

¿Cómo plantea Arteixo adaptarse a esa nueva normalidad?

A nosotros nos coincide con el proceso de elaboración del plan municipal de movilidad urbana sostenible, y con una apuesta importante por mejorar:

mallando el territorio con transporte público colectivo, con motorización baja en emisiones, ampliando los espacios públicos urbanos y trazando una ambiciosa red de sendas peatonales y ciclistas. Estamos estudiando, analizando e incorporando especificaciones mejoradas de cara a esta nueva normalidad. Íbamos a adquirir unos autobuses híbridos normales, pero vamos a solicitar que ya vengan con un interior rediseñado: cabina de conducción aislada, mayor amplitud

de espacios entre usuarios, mamparas de separación, mejora de filtrado de aire y ventilación, y materiales más higiénicos.

La movilidad es una pieza clave de la estrategia de sostenibilidad de Arteixo. Esperamos que nos ayude a garantizar igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía. La nueva movilidad sostenible debe ser una oportunidad para todos, sin olvidar nunca a los pequeños y medianos municipios.

Avanzando hacia un nuevo modelo

Antoni Poveda, Presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta. Vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del Área Metropolitana de Barcelona, Alcalde de Sant Joan Despí

El plan de choque para impulsar el uso de la bicicleta, aprobado por la Red de Ciudades por la Bicicleta, asociación que engloba actualmente a más de 125 entidades públicas de todo el territorio español y que tengo el placer de presidir desde 2015, consta de doce puntos clave en el papel que este medio transporte tiene en el proceso de desescalada en nuestras ciudades y territorios.

Ampliar las redes ciclistas, reabrir los sistemas de alquiler, coordinar los semáforos para priorizar peatones y ciclistas, conseguir ciudades 30 y hacer respetar los límites de velocidad, facilitar espacios de aparcamiento seguro, impulsar los servicios de ciclo-logística, puesta en marcha de ayudas para la compra de bicicletas, actualización de la normativa, planes locales y regionales de impulso económico de este sector, formación vial en las escuelas e institutos y el nombramiento de una figura responsable de la coordinación interadministrativa de todas las políticas de este plan de choque.

A pesar de la desgracia que estamos viviendo como país, nos encontramos ante una situación muy favorable para el uso de la bicicleta, que puede ser la solución para muchos de los problemas de movilidad urbana y metropolitana: contaminación atmosférica, ruido, accidentes, ocupación del espacio, generación de



gases de efecto invernadero, y más ahora que se ha demostrado una relación directa entre mortalidad por la COVID-19 y contaminación atmosférica.

Todo esto indica que la 'normalidad' anterior no iba por el buen camino, sino que era más bien un proceso de autodestrucción, no tendría ningún sentido salir de esta pandemia promoviendo el uso de vehículo privado motorizado, pues es altamente ineficiente y a la vez costoso para la sociedad.

Todas las ciudades españolas están avanzando en facilitar este nuevo

modelo, garantizando la salud de la ciudadanía y devolviendo al peatón y a la bicicleta el espacio que les fue quitado.

Tampoco hay que olvidar que las nuevas tendencias de teletrabajo y flexibilidad horaria van a marcar nuevos patrones de movilidad, lo que permitirá reducir las horas punta y facilitar un uso seguro del transporte público.

Aún nos queda trabajo para conseguir el objetivo de ciudades 100% ciclables pero estamos en el buen camino.