



SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 SEPTIEMBRE 2022

¡Combina y muévete!

DIRECTRICES TEMÁTICAS 2022

Conectando mejor

#MobilityWeek





ÍNDICE



1) Introducción	4
El tema de este año	4
«Conectando mejor»	5
¿Cómo puedes participar en la campaña de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD?	6
Conexión con otras iniciativas de la UE	7
2) Personas	8
2a) Cocreación	8
Resolver el problema del aparcamiento en los barrios de Bremen (Alemania) mediante la cocreación	8
Creación de nodos de movilidad multimodal en Lisboa (Portugal)	9
Proyecto «Conquistar la calle»: la cocreación en Lovaina	11
2b) Ciencia ciudadana	12
WeCount: la ciudadanía mide los datos relacionados con su comunidad	12
2c) Participación ciudadana	13
Bolonia (Italia): participación ciudadana en la creación de una zona de 30 km/h	13
Cinco formas de relacionarse con los jóvenes	14
3) Espacios	15
3a) Reestructuración del espacio	15
Creación de lugares de encuentro en Malmö (Suecia)	15
Reducción del tráfico en Bytom (Polonia)	16
Creación de barreras físicas para un centro sin coches en Salzburgo (Austria)	16
3b) Creación de zonas verdes en las ciudades	17
De suelo industrial estéril a reserva natural: la transformación de la cuenca del Ruhr	18
Mejores zonas peatonales en Liubliana (Eslovenia)	18
3c) Estrategias para las bicicletas	19
Aparcamiento moderno para bicicletas en Utrecht (Países Bajos)	19
Torre de aparcamiento automatizada en Třinec (República Checa)	20
Incorporación del aparcamiento de bicicletas a la red regional de Île-de-France (Francia)	20

4) Paquetes	22
4a) Distribución urbana de mercancías.....	22
Un software de planificación para coordinar entregas en Groningen (Países Bajos)	23
Reestructuración del reparto urbano en Barcelona (España)	23
4b) Normas de acceso de los vehículos a las zonas urbanas (UVAR) y zonas de bajas emisiones (ZBE)	24
Ampliación de las UVAR en Parma (Italia)	24

5) Planificación y políticas	24
5a) Planificación de infraestructuras	25
La importancia de la inversión en infraestructuras sostenibles en Praga (República Checa)	25
Transformación de un aparcamiento en un centro de consolidación urbana en Madrid (España)	25
5b) PMUS.....	26
Cambios significativos en Bruselas gracias a los PMUS.....	27
Tampere (Finlandia), ganadora del último premio PMUS	27

1) Introducción

El tema de este año

El tema de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2022 es «Conectando mejor». La elección del tema de esta edición busca reflejar el deseo de las personas de volver a relacionarse en toda Europa, tras meses de aislamiento, restricciones y limitaciones. La gente se conecta cuando se reúne en una plaza de su entorno urbano y permanece conectada en el transporte público. Un transporte mejor conectado facilita que las personas y los lugares estén mejor conectados, en consonancia con los objetivos clave del **Pacto Verde Europeo**¹ de la Comisión Europea. La **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**² también reclama una mejor conexión entre los responsables políticos, los proveedores de servicios, los responsables de la planificación urbana y los ciudadanos. Tras centrarse en los aspectos sanitarios de la movilidad urbana en 2021, el tema de este año, «Conectando mejor», celebra el objetivo de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD de unir a las personas.

Dado que el transporte es el segundo sector más contaminante de Europa³, con un aumento de las emisiones en la UE del 0,8 % entre 2018 y 2019⁴, es necesario aplicar medidas firmes para cumplir el objetivo europeo de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2050, tal y como se recoge en el Pacto Verde Europeo. Es fundamental que las ciudades y los actores interesados cooperen para hacer frente a este importante reto con el fin de reducir significativamente las emisiones de la movilidad (urbana).

Las crisis, como la de la COVID-19, o los retos de mantener la seguridad energética tras la invasión rusa de Ucrania, amenazan los objetivos enunciados. El **plan REPowerEU**⁵ pretende reducir el impacto de estos retos con diversas medidas para ahorrar energía, diversificar los suministros, sustituir los combustibles fósiles acelerando la transición a la energía limpia en Europa y combinar con inteligencia las inversiones y las reformas⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF
https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

«Conectando mejor»

El tema «Conectando mejor» abarca todos los aspectos del transporte sostenible en el entorno urbano, que pueden resumirse con las siguientes palabras: personas, espacios, paquetes y políticas y planificación.

Además, el transporte público es nuestro socio privilegiado para interconectar, viajar con seguridad y proteger el medio ambiente, así como para promover la movilidad activa y compartida y otras opciones de transporte interconectado, a la carta y sostenible. La conexión entre los medios de transporte «tradicionales» y las nuevas soluciones digitales sigue siendo un aspecto clave para el futuro.

Cada uno de los cuatro aspectos mencionados es objeto de un capítulo específico en las directrices temáticas de este año. Así pues, el objetivo de este documento es ofrecer un amplio resumen general de ejemplos recientes de buenas prácticas e iniciativas de pueblos, ciudades y ciudadanos que pueden servirte de inspiración para poner en marcha tus propias acciones y lograr que la movilidad urbana sea más sostenible.

Las **personas** han estado en el centro de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD desde hace más de 20 años y siguen siendo el motor de nuestras campañas. Cada año, durante la semana del 16 al 22 de septiembre, se publican en la web de la campaña varios miles de eventos, proyectos y ejemplos de buenas prácticas y se presentan alrededor de 600 **MOBILITYACTIONS** a lo largo del año, lo que demuestra el éxito de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD a la hora de poner en contacto a las personas para que emprendan sus propias iniciativas de transporte sostenible. Además, el **Año Europeo de la Juventud 2022**⁷ se centra en conectar con los jóvenes en todos los ámbitos de actividad.

Los **espacios**, incluidos los espacios urbanos y las zonas verdes, deben ser agradables y funcionales para que la gente se reúna y socialice. El 82 % de los participantes en la encuesta de la campaña Ciudades Limpias del año pasado destacó la necesidad de que las ciudades europeas fueran más verdes⁸.

El término **paquetes** puede tener un doble significado, ya que puede referirse a los paquetes físicos y a los retos logísticos, cada vez mayores, de entregarlos de forma ecológica, así como a los paquetes de información digital. Esto último es esencial para el buen funcionamiento de la movilidad urbana y requiere «mejores conexiones» entre los proveedores de datos y los usuarios.

Todas las ciudades necesitan **políticas** y medidas de **planificación para responder a los retos comunes de la movilidad urbana de forma integral y resiliente**. Para los urbanistas, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD es una excelente fuente de inspiración para la planificación de la movilidad orientada a la ciudadanía. La participación ciudadana es un componente central del concepto de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comisión Europea y las consultas públicas organizadas durante la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD pueden dar lugar a nuevas soluciones de transporte respetuosas con las personas y el medio ambiente a nivel de los barrios.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>⁹
<https://twitter.com/mobilityweek>

¿Cómo puedes participar en la campaña de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD?

El tema de este año, «Conectando mejor», también refleja nuestro deseo de conectar contigo. Por ello, te invitamos a seguirnos en Twitter⁹, Instagram¹⁰ y Facebook¹¹. Independientemente de lo que tu equipo local y tú estéis haciendo en relación con los temas de este año, te invitamos a compartir tus proyectos con nosotros.

En 2021, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD registró el mayor número de inscripciones de su historia, con la participación de más de 3100 ciudades de 53 países y la presentación de casi 650 **MOBILITYACTIONS** (Buenas Prácticas en Movilidad) a lo largo del año.

Súmate a la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD de septiembre. Hay muchas maneras de participar en este evento. Si representas a un municipio, puedes participar en la semana principal de la campaña, entre el 16 y el 22 de septiembre, y presentar tus actividades e iniciativas en nuestra página web www.mobilityweek.eu

Preséntanos tus **MOBILITYACTIONS** y comparte tus éxitos. Si representas a una empresa, una iniciativa ciudadana, una institución educativa u otra entidad, puedes presentarnos tus **MOBILITYACTIONS** relacionadas con buenas prácticas en materia de movilidad sostenible y mejores conexiones durante todo el año. Las directrices temáticas de este año incluyen algunos ejemplos de **MOBILITYACTIONS** presentadas por activistas locales de toda Europa. También compartiremos los logros de las futuras **MOBILITYACTIONS** de categoría excepcional.

Envíanos tus casos más exitosos y opta a distintos premios. ¿Tu municipio ha llevado a cabo alguna medida ejemplar y destacada en materia de movilidad urbana sostenible? De ser así, puedes optar a un premio por tu excelente trabajo en el marco de la campaña de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD. Nuestra campaña ofrece distintos premios según el ámbito en el que se hayan obtenido los logros. Por todo ello, te animamos a presentarte a nuestros premios anuales.



EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEAN MOBILITY WEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, [here](#).

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond.

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek>

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

Conexión con otras iniciativas de la UE

La SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD es un acontecimiento importante en el calendario europeo, que además complementa varias iniciativas políticas clave de la UE. La **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**¹² de la Comisión Europea presenta 82 iniciativas específicas que se llevarán a cabo en los próximos cuatro años como primer paso hacia el objetivo general de neutralidad climática para 2050. Además, nuestra campaña apoya el **Pacto Europeo por el Clima**¹³, una iniciativa de sensibilización centrada en los compromisos y las acciones para luchar contra el cambio climático en toda Europa. Así pues, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD desempeña un papel importante a la hora de animar a las personas, los municipios, las instituciones educativas, las empresas y las ONG a promover la movilidad urbana sostenible.

Además de respaldar las iniciativas mencionadas, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD también apoya los objetivos de la UE en las siguientes iniciativas: **Semana Verde de la UE**¹⁴ y **Semana de la Energía Sostenible de la UE**¹⁵. Tras el éxito **Año Europeo del Ferrocarril 2021**¹⁶, el **Año Europeo de la Juventud 2022**¹⁷ pretende poner a los y las jóvenes en el centro para destacar su contribución en todos los ámbitos de la sociedad, incluida la importancia de su impacto en el futuro del entorno urbano y la movilidad urbana sostenible.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

2) Personas

Lamentablemente, las decisiones sobre movilidad urbana se perciben a menudo como medidas esencialmente jerárquicas, en las que la ciudadanía puede sentirse ignorada o excluida. Por lo tanto, un proceso de toma de decisiones más inclusivo e integrador puede contribuir a dar voz a las personas. Aunque la elaboración de políticas orientadas a la ciudadanía suele ser un proceso a largo plazo, los resultados pueden ser muy gratificantes. El marco de cocreación que se explica en el párrafo siguiente destaca la importancia de dar cabida a las iniciativas de la sociedad civil y a las personas de todos los grupos de edad y estratos socioeconómicos para aplicar medidas de impacto colectivo.

2a) Cocreación

La cocreación puede definirse como un «proceso sistemático de creación de nuevas soluciones con la gente, no para ella, mediante la participación de personas y comunidades en el desarrollo de políticas y servicios¹⁸». Esta definición fue una de las premisas del proyecto SUNRISE financiado por la UE,¹⁹ que ha impulsado los procesos de cocreación en seis ciudades de toda Europa y más allá de las fronteras europeas. Los tres ejemplos de buenas prácticas que se exponen a continuación se centran en diferentes aspectos de la cocreación, así como en distintos niveles de participación ciudadana.

Resolver el problema del aparcamiento en los barrios de Bremen (Alemania) mediante la cocreación

En toda Europa, los barrios históricos de las ciudades que se construyeron antes de la década de 1940 no se diseñaron para permitir que los vehículos privados aparcaran en la calle o en otro lugar. Este es el caso de la ciudad-estado de Bremen, en el noroeste de Alemania. Las calles estrechas y las calzadas sin plan de estacionamiento en las aceras eran la norma en el barrio de Hulsberg, una zona relativamente pequeña situada al este de la ciudad hanseática, cerca del famoso Weserstadion. Hasta hace poco, los coches bloqueaban parcialmente las aceras o aparcaban a ambos lados de la calle. Esto causaba grandes dificultades, ya que las aceras eran a menudo inaccesibles para los usuarios de sillas de ruedas y las personas con carritos de bebé. Los camiones de bomberos y de limpieza también tenían grandes problemas para maniobrar dentro de un espacio disponible muy limitado. Los usuarios de automóviles consideraban que aparcar delante de sus casas era un derecho, lo que entraba en conflicto con otros grupos de residentes que querían reestructurar y limitar el aparcamiento en la calle.

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu>²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf



© SUNRISE Project

En lugar de medidas tomadas de arriba a abajo, el ayuntamiento de la ciudad puso en marcha un proyecto que identificaba los retos existentes y buscaba soluciones de forma conjunta. En un tercer paso, estas soluciones se ponían en práctica colectivamente y eran evaluadas por un grupo diverso de personas. Una vez identificados los retos, la administración municipal reestructuró el aparcamiento en la calle en colaboración con los residentes. Durante el proceso, la mediación entre los diferentes grupos de interés fue esencial. Se celebraron varias decenas de reuniones de intercambio de información durante las tardes de los días laborables. Además, se dio voz a los grupos vulnerables afectados por la complicada situación del aparcamiento, como personas con movilidad reducida, familias y personas mayores.

En general, los principales resultados y logros fueron la reorganización de la política de estacionamiento y su aplicación, que permitió liberar 1600 metros adicionales de acera, además de un sentimiento de unión que demostró a los habitantes del barrio que el intercambio y el debate pueden conducir a resultados satisfactorios. Gracias a esta reestructuración, la mayoría de los automovilistas, peatones y personas con discapacidad tienen más espacio disponible. Al final, la acción colectiva de cocreación tuvo mucho éxito, por lo que se replicará en otros distritos de Bremen²⁰.

Creación de nodos de movilidad multimodal en Lisboa (Portugal)

La ciudad de Lisboa cuenta con un eficiente sistema de metro que, en 2019, transportó a 173 millones de pasajeros, es decir, algo más de 500 000 personas al día²¹. En combinación con otros medios de transporte público, representa el 18 % de los desplazamientos realizados en la capital portuguesa en días laborables, solo por detrás de la movilidad activa (24 %). Lamentablemente, el 56 % de los desplazamientos se hacen en vehículos privados de pasajeros. Por ello, el aumento del uso del transporte público es un pilar básico para reducir las emisiones en Lisboa.

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7²²
<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

EMEL, la principal empresa de aparcamientos de Lisboa, colaboró con el ayuntamiento de la ciudad en la puesta en marcha de un proceso de cocreación para aprovechar el potencial de los nodos de movilidad multimodal. Se trata de estaciones físicas situadas estratégicamente en las intersecciones de las líneas de transporte público existentes. La mayoría de estos puntos de transición ya ofrecen múltiples modos de transporte. Por ejemplo, la estación de tren de Oriente, en el noreste de la ciudad, ofrece conexiones ferroviarias de corta y larga distancia, así como servicios de autobús.



© monteiro.onlie / Shutterstock

Tras establecer un concepto de nodo de movilidad adecuado para la ciudad, el siguiente paso para los planificadores del transporte fue iniciar el proceso de cocreación con una amplia encuesta cuantitativa sobre los deseos y necesidades de los usuarios del transporte público. Más de 2000 usuarios participaron en la encuesta, que se centró en la satisfacción con la señalización, la comodidad y la seguridad en torno a los cinco nodos identificados. Dado que la gran mayoría de los encuestados consideró que los cinco nodos estaban bien conectados, el objetivo de Lisboa era mejorar la seguridad y el ambiente general de estos lugares. Alrededor de un 50 % de los entrevistados no se sentían cómodos en estos espacios y consideraban que el ambiente en ellos era desagradable. También se formularon otras preguntas relativas a la mejora de dichos nodos que dieron como resultado un claro mandato para que la ciudad aumentara los espacios verdes (más del 90 % de los encuestados se mostraron a favor) y mejorara los lugares para sentarse en la calle. Estos resultados se cotejaron con entrevistas en profundidad, que arrojaron resultados similares.

Así pues, a través de este ejercicio, la administración municipal responsable obtuvo una visión clara de la voluntad de la ciudadanía de invertir en mejoras específicas que elevaran la oferta de los cinco nodos. Las encuestas de este tipo son una herramienta relativamente económica para determinar un punto de partida para las inversiones²².

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

Proyecto «Conquistar la calle»: la cocreación en Lovaina



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Así como el impacto de la cocreación de los residentes a través de las encuestas es relativamente pasivo, existen otras medidas que permiten a la ciudadanía influir directamente en los procesos de toma de decisiones. El proyecto «Conquistar la calle» de Lovaina es buen ejemplo de ello. Esta ciudad belga de unos 100 000 habitantes acoge a varios miles de estudiantes y es, por ello, una de las principales ciudades ciclistas de Bélgica. Sin embargo, los habitantes de Lovaina siguen considerando que el coche es el elemento predominante en las calles. Así, el propósito formulado en el proyecto «Verover de Straat» (Conquistar la calle)²³ es: «junto con los habitantes, hacemos las calles más verdes, más saludables, más acogedoras, más seguras y más aptas para la infancia». El objetivo se pretende alcanzar ofreciendo a la ciudadanía la oportunidad de rediseñar lo que antes eran zonas de aparcamiento. Tras un periodo inicial de solicitud, los residentes de las calles seleccionadas tendrán la oportunidad de diseñar partes específicas de su calle. Si los resultados son satisfactorios, las medidas se aplicarán de forma permanente. El proyecto, supervisado por varias iniciativas locales, cuenta con el apoyo de la ciudad de Lovaina. Hasta el momento se han lanzado varias convocatorias de participación pública a las que los residentes de la zona de las calles específicas reestructuradas pueden responder con sus aportaciones.

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

2b) Ciencia ciudadana

La ciencia ciudadana es un proceso participativo que permite a la ciudadanía contribuir a los análisis y procesos científicos. Así, la ciencia ciudadana no solo distribuye la tarea de recopilación y análisis de datos entre distintas personas, sino que también acrecienta el proceso de identificación con el tema de investigación. Este aspecto de la identificación también es esencial para los proyectos en los que se fomenta la participación ciudadana, un aspecto democrático de «por y para la gente».

WeCount: la ciudadanía mide los datos relacionados con su comunidad

El proyecto WeCount, financiado por el programa Horizonte 2020 de la UE, implicó a la ciudadanía en la recogida de datos del tráfico en seis ciudades piloto de toda Europa. Los participantes se ofrecieron a colaborar como voluntarios en talleres de formación y a aprender a utilizar y comprender los datos proporcionados por los sensores de recuento del tráfico, que se les invitó a colocar en las ventanas de sus casas o en sus lugares de trabajo.



© WeCount Project

Dublín, una de las ciudades participantes, afronta el reto de un crecimiento demográfico continuo y un sistema de transporte público que no está a la altura de la demanda. No es de extrañar, por tanto, que Dublín fuera la sexta ciudad más congestionada de Europa²⁴ antes de la pandemia. WeCount colocó en la capital irlandesa varios sensores que ayudaron a evaluar las iniciativas en curso. Según se desprende de los comentarios de los participantes, se pasó de la toma de conciencia de los problemas del tráfico y la contaminación en sus barrios al entusiasmo por la posibilidad de recopilar datos reales que pudieran utilizarse para realizar mejoras en los lugares que más les importaban: las zonas donde vivían y trabajaban y aquellas donde sus hijos e hijas iban a la escuela. WeCount capacitó a los ciudadanos para recopilar datos y conocimientos sobre los patrones de tráfico en sus comunidades. El proyecto también promovió la transferencia de conocimientos entre los residentes y los responsables de la toma de decisiones²⁵.

Algunos de los problemas analizados fueron la falta de carriles para bicicletas, el incumplimiento de los límites de velocidad y la falta de medición del tráfico comercial y de información medioambiental, como la contaminación atmosférica y acústica. Los participantes consideraron interesante la tecnología

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

proporcionada y la gran mayoría entendió los métodos de recogida de datos. En general, cuanto más precisos les parecían los datos, más disfrutaban de la colaboración. Además de permitir a la ciudadanía participar científicamente en la medición de datos y crear un cambio real en sus comunidades, la iniciativa beneficia a las ciudades porque reparte la carga económica y administrativa de la recogida de datos entre muchas personas.

La medida, más que ser una herramienta directa para el cambio de políticas, pretende animar a la gente a ser proactiva. En consecuencia, el proyecto ha generado una colaboración duradera entre los residentes y los responsables políticos. En relación con el proyecto en Irlanda, el ayuntamiento de Dublín ha solicitado a los recopiladores de datos que proporcionen datos sobre el tráfico y mediciones de la calidad del aire para apoyar su iniciativa en zonas escolares. Esta iniciativa pretende apoyar el transporte activo y mejorar la seguridad en torno a zonas escolares designadas²⁶. La instalación de sensores de WeCount ofrece al ayuntamiento datos de medición objetivos para evaluar la eficacia de la iniciativa y los cambios de comportamiento en los desplazamientos a las escuelas a lo largo del tiempo.

2c) Participación ciudadana

Los habitantes de las ciudades son las personas más indicadas para identificar problemas de movilidad, trazados peligrosos de las calles o problemas relacionados con la contaminación o la falta de accesibilidad. A menudo, el equipo de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD queda impresionado por las historias presentadas a través del marco **MOBILITYACTIONS**²⁷. Nuestra campaña reconoce estos ejemplos de buenas prácticas y su potencial para generar un mayor compromiso en las respectivas ciudades y también en otras.

Bolonia (Italia): participación ciudadana en la creación de una zona de 30 km/h

El centro histórico de la ciudad italiana de Bolonia, donde viven unas 400 000 personas, se enfrenta al problema del exceso de tráfico de vehículos, ya que casi el 60 % de los desplazamientos se realizan en coche. No hace falta ser un experto en tráfico para darse cuenta de que el uso excesivo de vehículos privados en las estrechas calles del casco histórico puede tener consecuencias nefastas tanto en materia de seguridad vial como de emisiones. Este supuesto está respaldado por las estadísticas, que contabilizan 20 muertes y 2600 lesiones anuales en los últimos diez años.

Por todo ello, varios activistas organizaron en julio de 2021 una protesta *flash mob* para concienciar y contrarrestar los efectos secundarios negativos del transporte individual en coche. A este acto singular le siguió la campaña «30 Bologna - una città per tutti». Gracias a las redes sociales, la página web www.bologna30.it²⁸ y las iniciativas de comunicación, el movimiento popular recogió varios miles de firmas de apoyo.

El uso inteligente de estadísticas y ejemplos de buenas prácticas de otras ciudades, resumidos y traducidos en eslóganes cortos y pegadizos en italiano, ayudó a los organizadores a transmitir su

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

mensaje. Estos carteles podían descargarse en la página web dedicada al evento, de modo que cualquiera que apoyara el mensaje podía imprimir los materiales en casa. Las organizaciones, iniciativas y empresas de Bolonia apoyaron ampliamente el proyecto.

El movimiento ciudadano consiguió sensibilizar a la población sobre la situación, poner de relieve otros ejemplos de buenas prácticas en distintos países europeos y enseñar a los habitantes de Bolonia las grandes ventajas de esta estrategia.

Cinco formas de relacionarse con los jóvenes

La frase «Nuestros hijos e hijas son el futuro» ha sido pronunciada por muchos políticos de todo el mundo. El problema sigue siendo cómo despertar el interés de los jóvenes por la movilidad sostenible. El equipo de campaña de la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** ha elaborado materiales y ha organizado talleres sobre cómo comunicarse con las generaciones más jóvenes. Estos recursos incluyen una página web dedicada a la iniciativa del Año Europeo de la Juventud²⁹ desde la perspectiva de la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD**, así como directrices sobre cómo comunicarse con la generación más joven³⁰. Queremos hacer llegar cinco recomendaciones a las partes interesadas en la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD**:

1. Es necesario comprometerse y crear un diálogo productivo con la juventud para que esté en el centro del proceso de elaboración de políticas. El mundo actual está lleno de mensajes de marketing vacíos que, por lo general, no calan en la gente. Por tanto, para conectar realmente a los y las jóvenes y a los responsables políticos, es necesario crear un espacio organizado para dialogar, formular preguntas y escucharse de verdad.
2. Es necesario diversificar el público joven, que debe representar una diversidad de edades y orígenes. Las redes locales pueden ser excelentes guías para localizar e inspirar a grupos de jóvenes y ofrecerles una visión más amplia de cómo la planificación de la movilidad afecta a su vida cotidiana y de cómo pueden participar en el proceso.
3. Para que sea realmente valioso y constructivo en el proceso de planificación de la movilidad, el compromiso debe ser real y no solo formal. Cuanta más diversidad haya entre los participantes de la comunidad, más probable será que la ciudad desarrolle un plan que consiga mejorar la sostenibilidad y la calidad de vida de las personas.
4. Reconocer la importancia y el vínculo entre accesibilidad del transporte, oportunidades y obstáculos para los jóvenes. Los costes y los beneficios repercuten en las oportunidades de desarrollo personal. Esto siempre es importante, sobre todo para los jóvenes que acaban de encontrar su camino en la vida.
5. Los jóvenes son más propensos a apoyar las opciones de transporte sostenible en el futuro. Son menos rígidos y empiezan a utilizar cada vez más los medios de transporte activo. Mantener y apoyar estas prácticas a largo plazo es beneficioso para todos. La comprensión sobre el terreno desde la perspectiva de la juventud puede influir en otros miembros de la comunidad y ser un

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

factor clave para la creación de redes fáciles de usar y el éxito de las iniciativas de movilidad sostenible.

3) Espacios

La SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD pretende destacar las soluciones que transforman los nodos de transporte en lugares que invitan a los visitantes y usuarios a pasear, pasar un rato y socializar. La secretaría de la campaña decidió seleccionar para esta categoría ejemplos de buenas prácticas que incluyeran la transformación física de lugares, calles, barrios y ciudades en espacios más habitables y respetuosos con el medio ambiente. Además, temas como la política de aparcamiento en los centros urbanos son fundamentales en este capítulo, como demuestran las iniciativas de algunas ciudades europeas que están consiguiendo liberar aceras y espacio urbano. Por tanto, los lugares pueden generar «mejores conexiones» entre las personas, el medio ambiente y las opciones de movilidad.

3a) Reestructuración del espacio

En los últimos tiempos, los comportamientos han cambiado: la gente pasa cada vez más tiempo en casa, descubre sus barrios y compra en tiendas locales. Esta ralentización de los desplazamientos y el tiempo de permanencia en las zonas habitadas ha llevado a grandes avances en lo que se refiere a la asignación del espacio público. Cuando la gente pasea habitualmente por sus propios barrios resulta más fácil implicarla en mejoras sostenibles.

Creación de lugares de encuentro en Malmö (Suecia)

Malmö ha tomado la iniciativa de sustituir las plazas de aparcamiento por mobiliario prefabricado para que los residentes recuperen las calles y las disfruten a un ritmo más lento³¹. Estos lugares se han creado en toda la ciudad gracias a la participación y a las aportaciones de los residentes. El concepto ofrece «módulos» de mobiliario de exterior prefabricado (mesas, sillas, plantas, etc.) que pueden configurarse y reorganizarse de diversas maneras y con distintos fines.

La idea general es sustituir una plaza de aparcamiento por un espacio de encuentro para las personas. Con el nuevo mobiliario, la calle puede dejar de ser una mera zona de tránsito para convertirse en un lugar de encuentro para los vecinos. El mobiliario urbano aumenta la probabilidad de encontrarse con los vecinos, al tiempo que modifica el flujo de tráfico y crea zonas más seguras para que los residentes y los niños y niñas disfruten de la ciudad más allá de los parques, en un entorno más residencial, comercial y urbano.

Permitir que los residentes participen en el rediseño del espacio en sus barrios es una estrategia excelente para conectar mejor empezando por el lugar donde viven. Implantar espacios para los peatones, la bicicleta y la socialización en la puerta de casa o frente a las tiendas de barrio, y no en lugares remotos, normaliza el transporte y las ciudades sostenibles desde el momento en que la gente sale de casa.

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

Reducción del tráfico en Bytom (Polonia)

Todo el mundo conoce al menos una calle de su ciudad en la que los conductores tienden a superar el límite de velocidad y que no es especialmente segura para los peatones o los ciclistas. Las razones por las que existen este tipo de calles pueden ser numerosas, como su ubicación entre dos calles principales, la falta de radares y medidas de control de la velocidad, o simplemente un diseño urbano hostil para la movilidad activa. Los habitantes de Bytom, ciudad polaca cercana a Katowice, han soportado esta situación en la calle Miarki, donde los conductores llegaban a circular a más de 100 km/h.

Las soluciones al problema tenían que ser de bajo presupuesto, pues solo se disponía de 15 000 euros para aplicar medidas de reestructuración. Aunque los activistas de las soluciones de movilidad activa acuñaron la frase «la pintura no es infraestructura», en este caso fue la única opción que encontró el grupo de personas que estudiaba una solución viable para reducir el tráfico de paso y el ruido y la contaminación asociados. Al pintar un carril bici ininterrumpido de doble sentido, varios pasos de peatones y nuevas plazas de aparcamiento en la calle, se estrechó la calzada. Esta medida, junto con un trazado curvo de la vía, contribuyó a ralentizar el tráfico.

El resultado fue una reducción de la velocidad media del tráfico de más de 20 km/h con solo unas pocas señales y varios litros de pintura. Además, el tráfico de automóviles se ha reducido en más de un 30 %, con lo que la contaminación atmosférica y acústica para los residentes ha disminuido considerablemente. El grupo de activistas confía en que este ejemplo de buena práctica, eficaz y de bajo presupuesto se adopte en otros barrios de la ciudad polaca³².

Creación de barreras físicas para un centro sin coches en Salzburgo (Austria)

Un centro urbano sin coches que permita a la gente pasear y respirar aire limpio es un sueño para muchos de nosotros. Salzburgo decidió hacerlo realidad. Además de aliviar a los residentes de la carga del coche particular, el cambio también ha mejorado la experiencia de los miles de turistas diarios que recibe la ciudad, que suponen unas 170 000 pernoctaciones en la ciudad natal de Mozart.

Gracias a su buena ubicación en un valle junto al río Salzach, el centro de la cuarta ciudad más grande de Austria es relativamente denso. En este contexto, se tomaron medidas estrictas mediante la instalación de barreras viales físicas de bolardos retráctiles que bloquean el acceso al centro de la ciudad. Esta regulación del acceso físico tiene exenciones para los vehículos de emergencia, como los



© FAAC.BIZ

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

coches de policía o de bomberos, así como para los vehículos de reparto a los comercios del centro. No obstante, las entregas solo se permiten entre las 6:00 y las 11:00 h de lunes a sábado y el domingo está prohibido el acceso³³. Salzburgo también ha introducido excepciones para que los residentes del centro de la ciudad tengan permisos de acceso a sus viviendas con un vehículo.

Estas estrictas medidas físicas forman parte de una estrategia de aparcamiento más amplia, integrada a su vez en el plan general «Salzburg.Mobil 2025»³⁴, adoptado en 2016. Una de las medidas de interés es un sistema de aparcamientos disuasorios bien establecido que ofrece más de 4000 plazas de aparcamiento³⁵ en importantes puntos de interés de la periferia de la ciudad, como el aeropuerto, el recinto ferial y un outlet de diseño. Además, se ha restringido el aparcamiento en la calle en los barrios que rodean el centro histórico de la ciudad. El tiempo máximo de estacionamiento en estas zonas con parquímetro es de tres horas. Los fines de semana, el aparcamiento en la calle de las zonas periféricas sigue siendo gratuito, pero se mantiene la duración máxima de tres horas. En general, la combinación del sistema de bolardos, la oferta de aparcamientos disuasorios y la regulación del estacionamiento en la calle reduce las molestias para los turistas y las personas que se desplazan a diario a la ciudad, al tiempo que desvía los coches del centro histórico de la ciudad.

3b) Creación de zonas verdes en las ciudades

La creación de zonas verdes en las ciudades genera diversos beneficios, como la compensación de las emisiones gracias a los árboles, lo que puede reducir la temperatura promedio de las ciudades en aproximadamente 1 °C³⁶. La sombra de los árboles reduce la temperatura de la superficie durante los veranos calurosos entre 8 y 12 °C en Europa Central y hasta 4 °C en el sur de Europa³⁷. La creación de áreas verdes también puede fomentar la biodiversidad en las ciudades, como se ha demostrado en Utrecht, donde las autoridades municipales han decidido adaptar los tejados de más de 300 paradas de autobús para albergar plantas que atraigan a mariposas, abejas y abejorros. Esta medida, que se mantendrá durante al menos 15-20 años, contribuirá a mejorar la biodiversidad de la ciudad. En general, no hay ningún coste para la ciudad ni para los contribuyentes, ya que los gastos de mantenimiento se cubren con los ingresos de los anuncios publicitarios de las paradas de autobús locales³⁸.

Como se mencionó en las directrices temáticas del año pasado, París también se ha propuesto plantar 170 000 árboles de aquí a 2026³⁹. Este tipo de iniciativas se están llevando a cabo en toda Europa y son reconocidas con el premio a la «Capital Verde Europea»⁴⁰, una iniciativa de la Comisión Europea. Este título, que se concede anualmente desde hace más de una década, reconoce y premia las iniciativas locales que mejoran el medio ambiente y, con ello, la economía y la calidad de vida de las ciudades. En los párrafos siguientes destacamos a las dos ganadoras del premio Capital Verde Europea de años anteriores: Essen y Liubliana.

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

De suelo industrial estéril a reserva natural: la transformación de la cuenca del Ruhr

La cuenca del Ruhr fue en su día el corazón industrial de la economía alemana (occidental). A menudo se la describe estereotipadamente como un páramo con bosques de chimeneas industriales contaminantes. Actualmente, esta descripción obedece a un estereotipo del pasado. Desde el declive de las minas de carbón de la década de 1960 se han llevado a cabo inversiones y planes estratégicos para reestructurar una región que cuenta con más de cinco millones de habitantes⁴¹. El llamado «Strukturwandel» (cambio estructural) incluye la creación de oportunidades de trabajo para los antiguos mineros y sus familias, así como la renaturalización del terreno.

Una de las principales medidas fue la renaturalización de los dos grandes ríos que atraviesan Essen: el Emscher y el Ruhr, que da nombre a toda la región. Aunque los dos ríos se consideraban una amenaza para la salud pública en la década de 1990, actualmente se ha producido una importante transformación. Gracias a la amplia cooperación entre ciudades y municipios de la ribera del Emscher, se han construido unos 150 km de carriles para bicicletas a lo largo de las orillas del río.

En toda la superficie de Essen se establecieron 73 líneas de autobús y tren y se plantaron más de tres millones de árboles, de modo que las zonas verdes representan ya el 53 % de la ciudad. Además, se rehabilitaron un gran número de riberas. Estas y otras iniciativas favorecieron el lento retorno de aves y peces hasta el punto de que, en 2017, se levantó la prohibición de nadar en el Ruhr, vigente desde hacía 40 años. Aunque estas iniciativas requieren mucha mano de obra y necesitaron una importante inversión y cooperación entre muchos municipios, cabe destacar el ejemplo que esta transformación tan exitosa puede aportar a otras ciudades europeas.

© imageBROKER.com



Mejores zonas peatonales en Liubliana (Eslovenia)

La capital de Eslovenia, Liubliana, fue mencionada en las directrices temáticas del año pasado⁴² por su importante transición desde una ciudad diseñada para los coches y otros vehículos motorizados a un área peatonal del tamaño de 140 campos de fútbol. Sin duda, Liubliana es ya una ciudad muy verde: el 46 % de su superficie está cubierta por bosques autóctonos.

En 2007, un amplio grupo de actores interesados, entre ellos la administración municipal y diferentes instituciones y empresas públicas, elaboraron la «Visión Liubliana 2025». Esta organización colectiva

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_The_matic_Guidelines.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

desarrolló un plan a largo plazo con más de 100 proyectos individuales que abarcaban desde la mejora de las infraestructuras para la movilidad activa hasta las actividades culturales y el embellecimiento de las plazas. Además de los parques de la ciudad ya existentes, algunos de los cuales tienen más de 100 años, se crearon otros nuevos.

Los llamados «terrenos baldíos» se transformaron en nuevos parques, aumentando con ello la superficie de espacios verdes en 80 hectáreas, esto es, más de 110 campos de fútbol. Estos espacios verdes también incluyen actividades recreativas como una pequeña granja de animales, parques infantiles, senderos y espacios para bicicletas⁴³.

3c) Estrategias para las bicicletas

La bicicleta desempeña un papel fundamental en la transición a la movilidad sostenible, así como en la habitabilidad de las ciudades y la salud sus habitantes. Más allá de la dotación de espacio e infraestructuras para los desplazamientos propiamente dichos, es fundamental proporcionar suficientes zonas de aparcamiento para bicicletas en los puntos intermodales y aumentar el nivel de uso de la bicicleta en las ciudades. Para ir de A a B, es necesario mejorar las conexiones para garantizar una transición sencilla entre el transporte público y la bicicleta. La provisión de amplios espacios de aparcamiento seguro es un elemento clave a tener en cuenta en las estrategias para fomentar el uso de este medio de transporte.

Aparcamiento moderno para bicicletas en Utrecht (Países Bajos)

Los Países Bajos siguen siendo la referencia en materia de infraestructuras ciclistas, especialmente en lo que respecta a los aparcamientos. La estación de tren de Utrecht, recién reformada, ha sido reestructurada para crear lo que actualmente es el mayor aparcamiento de bicicletas del mundo, con 12 500 plazas. Por encima de todo, el sistema se centra en la comodidad, que es lo que más necesita la gente para las conexiones en bicicleta.

La instalación permite a los usuarios entrar directamente en bicicleta y elegir entre tres niveles de aparcamiento, que dan acceso a la estación, a las tiendas y al barrio. La disponibilidad de plazas de aparcamiento se muestra en pantallas situadas al final de las filas, que se actualizan en directo. Por otro lado, las plazas de aparcamiento de doble nivel ofrecen soportes de protección y un sistema de elevación por gas. El aparcamiento es gratuito durante las 24 horas. El registro de entrada y salida está integrado en la tarjeta de transporte público, al igual que el acceso a 1000 bicicletas públicas compartidas dentro del recinto. Hay servicios de reparación y vigilancia en las instalaciones. También hay un amplio espacio para las bicicletas más grandes, como las bicicletas de carga.

El enfoque holístico de la instalación permite una transición fluida desde la ciudad al aparcamiento de bicicletas y del tren a casa. El diseño incorpora materiales como la piedra y el vidrio para reflejar el entorno exterior y optimizar la luz natural. Se evitan las vías sin salida, lo que contribuye a la fluidez y a la funcionalidad, mejora la usabilidad del espacio y, en general, proporciona una agradable experiencia⁴⁴.

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

⁴⁴ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances.>

Torre de aparcamiento automatizada en Třinec (República Checa)

Nuestras directrices temáticas anuales pretenden mantener un equilibrio entre ejemplos de buenas prácticas de ciudades grandes y pequeñas. La ciudad checa de Třinec, de 35 000 habitantes es un excelente ejemplo para ciudades pequeñas con objetivos ambiciosos de impulsar la sostenibilidad. Gracias al Fondo Europeo de Desarrollo Regional de la UE, la ciudad ha construido una torre de aparcamiento automatizada con capacidad para 118 bicicletas.

La nueva estructura se construyó cerca de la principal estación de transporte de la ciudad, que se trasladó al centro de Třinec dentro de la misma iniciativa. Todos estos esfuerzos han mejorado la accesibilidad y han fomentado la movilidad activa entre los residentes y los visitantes. Con solo pulsar un botón, las bicicletas se recogen y se llevan a un lugar de aparcamiento seguro. Para recogerlas después, no hay más que escanear el resguardo.

La medida ha incrementado el uso de la bicicleta y ha proporcionado a los viajeros una cómoda alternativa al coche. Ahora pueden ir en bicicleta hasta la torre y terminar su viaje en tren. Con la nueva infraestructura ya en marcha, la administración se concentra ahora en fomentar el transporte activo no solo para uso recreativo, sino también para uso diario.

Se han construido más carriles bici y aparcamientos para bicicletas en toda la ciudad y se han diseñado diversas herramientas e instalaciones para el mantenimiento, la reparación y la recarga de las bicicletas eléctricas⁴⁵.



© Ministerio de Desarrollo Regional / Antonín Kapraň

Incorporación del aparcamiento de bicicletas a la red regional de Île-de-France (Francia)

La región de Île-de-France, situada alrededor de París, se ha propuesto aumentar la cuota modal de la bicicleta del 2 % actual al 6 %. Para ello, está invirtiendo en aparcamientos para bicicletas conectados con el transporte público.

Aprovechando su amplia red de transporte público (515 estaciones), su objetivo es añadir 140 000 plazas de aparcamiento para bicicletas de aquí a 2030. Cubrir las necesidades de una región de 12 millones de

<https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/>

<https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/>

<https://www.eltis.org/sv/node/44358>

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

habitantes que realizan 9,4 millones de desplazamientos diarios en más de 1850 km de líneas no es tarea fácil. Los objetivos generales de la iniciativa incluyen la simplificación de la suscripción a diversos proveedores y la oferta de aparcamiento gratuito para quienes tengan un abono de transporte anual.

El proyecto funciona en paralelo a las políticas nacionales que exigen la inclusión de aparcamientos de bicicletas en las estaciones de ferrocarril y en consonancia con el desarrollo de la red «Grand Paris Express», que está incorporando las instalaciones y la planificación relativa a la bicicleta desde el principio del diseño del proyecto. Mediante la concesión de subvenciones para el uso de la bicicleta y de planes para crear un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas a largo plazo, el objetivo es hacer posible el uso de este medio de transporte en un radio de hasta 10-15 km fuera de París. Con la perspectiva de una red global, la idea es hacer de los trayectos cortos en bicicleta una opción práctica y estructurada para los desplazamientos locales, pero también en toda la región⁴⁶.

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

4) Paquetes

El sector del transporte es responsable del 30 % de las emisiones totales de CO₂ en Europa. Una de las formas más eficaces de limitar las emisiones es reducir el número de viajes y las tentativas de entrega. Cuantos menos viajes tenga que hacer un vehículo para entregar un paquete, menos emisiones generará. Cada entrega fallida supone un tiempo de transporte y un consumo de combustible suplementario. Es importante informar a los clientes con descripciones claras de los productos para que elijan bien y sean conscientes del impacto de sus decisiones, a fin de reducir la probabilidad de devoluciones y disminuir el tráfico local y el impacto medioambiental. La sostenibilidad de los servicios de entrega también puede mejorarse si se utilizan vehículos eléctricos y bicicletas de carga, que a menudo son opciones muy cómodas y eficaces, idóneas para entregas de última milla (*last mile deliveries*).

4a) Distribución urbana de mercancías

El comercio electrónico ha crecido exponencialmente en los últimos años. Desde la pandemia de COVID-19 se ha producido un aumento masivo de los pedidos en línea, debido al cierre de las tiendas durante el confinamiento y a la aplicación de medidas de precaución para evitar los contagios. Alrededor del 40 % de la población europea vive actualmente en zonas urbanas⁴⁷. Cada vez es más frecuente el reparto eficiente y no contaminante de mercancías en zonas urbanas en constante crecimiento. Esto se debe, en parte, a los crecientes esfuerzos de los ayuntamientos por reducir el impacto de la contaminación de los camiones, con medidas como las normas del acceso de los vehículos a las zonas urbanas. Además, la gente elige comprar productos en línea con más frecuencia, a menudo sin tener en cuenta el impacto que sus compras pueden tener en la cadena de suministro y la movilidad urbana.

Por suerte, hay muchas alternativas a los vehículos de motor, como las bicicletas de carga, que pueden ser incluso más eficientes que las furgonetas de reparto. Un estudio reciente⁴⁸ realizado en Londres demuestra que las bicicletas de carga eléctricas pueden entregar mercancías en los centros urbanos hasta un 60 % más rápido que las furgonetas. Las bicicletas de carga eléctricas son más rápidas y eficientes que las furgonetas. De hecho, tienen una velocidad media superior: en el ejemplo de Londres, entregaron diez paquetes por hora, frente a los seis paquetes de las furgonetas.

La ciclogística es, por tanto, una herramienta excelente para la descarbonización de la flota de reparto de las empresas, ya que demuestra el compromiso de hacer frente al cambio climático, siempre que vaya acompañado de políticas sostenibles en las primeras etapas de la cadena de suministro. Los consumidores actuales están cada vez más preocupados por la sostenibilidad y las bicicletas de carga son una forma sencilla y visible de demostrar el compromiso de ser más respetuosos con el medio ambiente.

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ [Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](https://northsearegion.eu/surflogh/)⁴⁹
<https://northsearegion.eu/surflogh/>

Un software de planificación para coordinar entregas en Groningen (Países Bajos)

Un ejemplo perfecto de ciclogística para mejorar la entrega de mercancías lo encontramos en la ciudad holandesa de Groningen. La ciudad siempre ha destacado por su activismo a favor de la sostenibilidad ambiental. En 2014 ganó un premio anual de sostenibilidad, siendo declarada el paisaje de movilidad más sostenible de todos los municipios del país. Además, la ciudad aspira a conseguir cero emisiones en el sector del reparto de mercancías para 2025 gracias a su participación en varios proyectos financiados por la UE, como SURFLOGH⁴⁹ y ULaaDs⁵⁰. Gracias a este proyecto, la ciudad ha podido mejorar su estructura logística coordinando los viajes mediante un novedoso y eficaz software de planificación de rutas, así como redirigiendo las entregas a través de un nuevo centro logístico más cercano al centro. Además, los paquetes se transportan con bicicletas de carga eléctricas sin emisiones que pueden sortear el tráfico urbano utilizando un carril bici específico.

Las ciudades de todo el mundo ya no pueden permitirse reservar una gran cantidad de espacio urbano a los coches y vehículos comerciales, cuando este espacio podría utilizarse para dar cabida al creciente número de habitantes y fomentar la movilidad urbana sostenible⁵¹.

Reestructuración del reparto urbano en Barcelona (España)

Barcelona está haciendo un esfuerzo considerable para promover la entrega de mercancías con métodos de bajo impacto. El objetivo es fomentar el uso de bicicletas eléctricas y furgonetas pequeñas de reparto en zonas de poco tráfico con el fin de reducir el impacto medioambiental de la distribución urbana de mercancías.

La neutralidad climática es un objetivo prioritario de la segunda ciudad más grande de España. Así, Barcelona se ha propuesto instalar micronodos que ofrezcan soluciones de movilidad sostenible en toda la zona urbana. En la actualidad, hay dos micronodos en funcionamiento y varios en construcción. Según otras fuentes municipales, algunos distritos ya han elegido sus futuras ubicaciones. El plan actual de subvenciones de Barcelona para promover la compra de bicicletas de carga eléctricas y financiar la creación de «micronodos» tiene previsto ampliarse al área metropolitana de la ciudad.

Estas ayudas se concederán como recompensa a los municipios del área metropolitana de Barcelona que tengan zonas de bajas emisiones. La cooperación entre las autoridades públicas y los actores interesados del sector privado es de suma importancia para garantizar el éxito de la ejecución del plan de mejora de la sostenibilidad. Las ciudades pueden fomentar iniciativas privadas proporcionando apoyo financiero a los proyectos de movilidad.

⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

⁵¹ [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)

[Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](#)

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

4b) Normas de acceso de los vehículos a las zonas urbanas (UVAR) y zonas de bajas emisiones (ZBE)

Las normas de acceso de los vehículos a las zonas urbanas (UVAR) y las zonas de bajas emisiones (ZBE) son medidas que se aplican para mejorar la calidad del aire de las zonas urbanas, dado que repercuten positivamente en la salud y la esperanza de vida. Además, la regulación del acceso de determinados vehículos ayuda a reducir el tráfico dentro de las zonas designadas, lo que permite que los modos de movilidad activa aprovechen el espacio urbano y se reduzcan los riesgos ligados a los vehículos. Desde la aplicación de estas estrategias, muchas zonas han sido reurbanizadas para permitir una mayor movilidad de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables. Otro efecto positivo de las UVAR y las ZBE es la reducción de la contaminación acústica, lo que garantiza un menor nivel de estrés y ansiedad causados por el ruido del tráfico.

Ampliación de las UVAR en Parma (Italia)

La ciudad italiana de Parma, situada en la región de Emilia-Romagna, en el centro del valle del Po, tiene problemas con la mala calidad del aire. Gracias a su participación en el proyecto Dynaxibility4CE⁵², financiado por la UE, Parma ha dado un paso importante para regular el acceso y la circulación de los vehículos privados de pasajeros en la ciudad y sus alrededores.

El primer paso para crear o reforzar una UVAR es documentar la implementación que ya está en marcha en la ciudad y los planes urbanísticos en vigor. En 2021, la ciudad de Parma puso en marcha un proyecto de «área verde» como un paso importante hacia un futuro más sostenible. El «área verde» es un espacio de baja contaminación, delimitado por las principales vías de circunvalación de la ciudad. A partir de mayo de 2022, se han reforzado las medidas del tráfico que ya estaban en vigor desde el invierno anterior, según lo previsto en un plan regional para hacer frente a la contaminación atmosférica⁵³. El acceso al centro de la ciudad será también área verde: la zona incluida en el perímetro de los bulevares de Parma deberá ser cada vez más respetuosa con los peatones y los ciclistas. El centro histórico se denomina «área azul» e incluye una ZBE e islas ambientales con requisitos especiales de tránsito y aparcamiento. Los coches eléctricos o híbridos pueden acceder y aparcar en la zona.

5) Planificación y políticas

El capítulo «Planificación y políticas» se centra en la transformación de los centros urbanos en lugares más verdes, diversos e inclusivos, que permitan la coexistencia de diferentes medios de transporte de forma segura y eficiente. La planificación urbana y el desarrollo de infraestructuras están estrechamente relacionados. Las necesidades de espacio y la distribución de infraestructuras y redes influyen en la configuración de las zonas urbanas.

El desarrollo de infraestructuras plantea varios retos: por un lado, crea conexiones, pero, por otro, surgen nuevas e indeseables barreras físicas que pueden afectar negativamente a la población local. A medida

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

⁵³ Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - www.infomobility.pr.it

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

que se amplían inevitablemente para satisfacer la creciente demanda de los usuarios urbanos, las infraestructuras de transporte sostenible deben tratar de evitar, minimizar y compensar las consecuencias negativas que puedan tener en las personas, las comunidades y los ecosistemas. El transporte sostenible y el desarrollo urbano sostenible están interconectados con el objetivo de normalizar las prácticas más respetuosas con el medio ambiente. Uno de los grandes retos que afrontan las ciudades es conseguir que las infraestructuras y la movilidad sean plenamente sostenibles desde todos los puntos de vista: económico, social y medioambiental. Construir infraestructuras sostenibles significa crear un sistema de apoyo a los servicios que esté en armonía con el medio ambiente y que satisfaga las necesidades de las personas.

5a) Planificación de infraestructuras

En la era de la transición ecológica, todos los sectores implicados en la cadena de suministro y en el transporte de pasajeros y mercancías deben invertir en su sostenibilidad y desarrollar infraestructuras «inteligentes». Para hacer frente a los retos de la emergencia climática, en los próximos años será necesario financiar una gran cantidad de inversiones públicas para ejecutar ambiciosos planes de movilidad, además de los «planes de movilidad urbana sostenible» de las ciudades europeas. El desarrollo de infraestructuras sostenibles debe apoyarse en nuevas competencias en materia de digitalización, métodos de trabajo y colaboración con el sector privado.

La importancia de la inversión en infraestructuras sostenibles en Praga (República Checa)

Con el fin de crear una red de transporte sostenible y accesible que mejore la movilidad de personas y la distribución de mercancías, la capital checa ha previsto invertir 14 millones de euros en la construcción de carriles bici y otras infraestructuras relacionadas con la bicicleta. Al mismo tiempo, se prevén inversiones para financiar estudios y proyectos que fomenten la movilidad sostenible en la ciudad.

Dado que la demanda de movilidad activa crece de forma constante en Praga y en toda Europa, la infraestructura ciclista es una excelente inversión para apoyar este desarrollo. El desarrollo de la infraestructura comenzó con un estudio de las necesidades de los ciclistas para identificar las zonas más adecuadas para construir carriles bici, aparcamientos de bicicletas e instalaciones de reparación. Otro punto fundamental fue la cooperación entre las autoridades públicas y las escuelas locales para analizar las necesidades de estas últimas. La ciudad apoya los desplazamientos en bicicleta hasta las escuelas financiando las instalaciones de aparcamiento de bicis cerca de los centros escolares.

Reconocer el aumento del número de ciclistas es una manera para Praga de aprovechar las ventajas de las infraestructuras ciclistas: menos contaminación atmosférica, menos ruido, personas más sanas y con una mejora general de su forma física.

Transformación de un aparcamiento en un centro de consolidación urbana en Madrid (España)

En una ciudad como Madrid, con una población de casi 3,5 millones de habitantes, la logística urbana tiene un papel fundamental en el funcionamiento de la ciudad. Según los datos oficiales del ayuntamiento

de Madrid, la distribución de mercancías en la ciudad representa el 10 % de la flota urbana, el 20 % de los atascos en hora punta y el 30 % de la contaminación atmosférica. Por todo ello, se ha desarrollado una estrategia para afrontar el problema mediante la creación de un Centro de Consolidación Urbana (CCU) ubicado en el aparcamiento de la Plaza Mayor. El CCU es un centro destinado a reducir el impacto de la distribución de mercancías. Está situado en el centro histórico de la ciudad. Gracias a este nuevo concepto, el CCU puede distribuir mercancías a unos 150 000 habitantes y ofrecer servicios de empresa a cliente (B2C) o de empresa a empresa (B2B) dentro de la zona de bajas emisiones de Madrid. Para tal fin, se transformará un antiguo aparcamiento en un centro de movilidad que estará equipado con vehículos eléctricos, incluidas bicicletas de carga y otras soluciones para el transporte de mercancías.

Las furgonetas y los camiones más grandes transportarán las mercancías al aparcamiento de la Plaza Mayor durante las horas de menor afluencia, como por ejemplo a primera hora de la mañana, y luego se clasificarán y agruparán en vehículos ligeros para proceder a su reparto. Este ejemplo demuestra que la transición ecológica debe ir acompañada del desarrollo de nuevas infraestructuras que promuevan un sistema de movilidad sostenible.

5b) PMUS

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un plan estratégico y visionario a largo plazo cuyo objetivo es mejorar la movilidad de pasajeros y la distribución de mercancías en las ciudades a través de diversas políticas e implementaciones. Además, las intervenciones previstas en los PMUS tienen el objetivo general de reducir el tráfico de automóviles y mejorar la calidad de vida en general. Esto se consigue centrándose en la movilidad, pero también en otros ámbitos como la regeneración del espacio urbano y la peatonalización de los barrios. Los objetivos principales son la reducción del impacto medioambiental de las ciudades mediante la optimización de las zonas urbanas, la mejora de la seguridad vial, la seguridad y la eficiencia del sistema de movilidad, la inclusión de todos los usuarios de la vía pública y la protección de los usuarios vulnerables, como los niños, las personas con discapacidad y los ciclistas.

La Comisión Europea promueve la adopción de los PMUS proporcionando información y orientación exhaustiva y alentando a todas las ciudades europeas clasificadas como nodos urbanos en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) a elaborar PMUS. Los municipios son, por tanto, los principales artífices de la creación de un plan de movilidad sostenible. No obstante, se anima a las administraciones nacionales y regionales a desempeñar un papel clave en la creación de marcos nacionales de apoyo para seguir capacitando a las ciudades y a las regiones a lo largo del proceso.

El marco del PMUS se divide en cuatro fases, que a su vez se dividen en múltiples actividades. Cada una de las cuatro fases comienza y termina con un objetivo intermedio, que corresponde a una decisión o resultado necesario para pasar a la siguiente fase. No obstante, todos los hitos y actividades deben considerarse como partes de un ciclo de planificación continua y en constante mejora a lo largo del proceso.

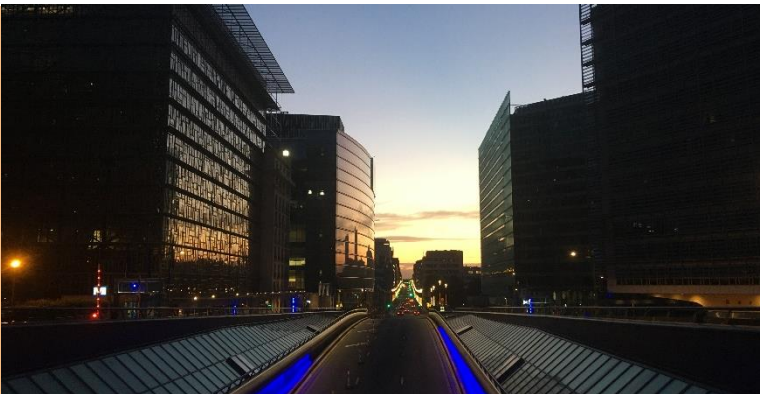
Encontrará más información general sobre los PMUS en la sección PMUS de la plataforma ELTIS⁵⁴.

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

Cambios significativos en Bruselas gracias a los PMUS

Un PMUS debe satisfacer las necesidades específicas de movilidad de las personas y las empresas. El premio PMUS fue creado por la Comisión Europea para recompensar a las ciudades o autoridades locales que mejor lo hayan hecho en aspectos concretos de la planificación relacionados con el tema de cada edición anual. El procedimiento de adjudicación del premio ha sido gestionado por el consorcio responsable de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD.

Bruselas ha ganado el 5.º y el 8.º premio PMUS por ser un excelente ejemplo de cómo integrar las necesidades de las personas y los bienes y mejorar la calidad de vida. La capital belga es conocida por tener una de las mayores zonas peatonales de Europa que permiten disfrutar a pie de la mayor parte del centro de la ciudad, sin temor a los coches. Además, hay un límite de velocidad de 30 km/h en casi todas las calles de la ciudad, lo que ayuda a prevenir accidentes y aumenta la seguridad de todos los usuarios de la vía pública. Dicho límite ha reducido el número de víctimas mortales a 30, frente a una media de 44,2 en los cinco años anteriores.



© Niklas Schmalholz

De forma adicional, la ciudad ha tenido que trabajar mucho para resolver el problema del sistema de transporte de mercancías. Para encarar el problema, Bruselas ha adoptado un Plan de Movilidad Urbana para el transporte de mercancías que se basa en tres directrices:

- 1) Facilitar los desplazamientos para minimizar el impacto en el espacio público y aligerar la carga de trabajo de los repartidores
- 2) Facilitar el sistema de reparto de mercancías
- 3) Maximizar la capacidad de carga de los vehículos de reparto, con la idea de transportar «la menor cantidad de aire posible».

Además, el plan pretende invertir en vehículos de reparto de bajas emisiones, o emisiones cero, y en la remodelación de las zonas de carga de mercancías de algunos barrios⁵⁵.

Tampere (Finlandia), ganadora del último premio PMUS

Tampere, la tercera ciudad más grande de Finlandia, ganó el premio PMUS de 2021. La salud fue el tema central del premio del año pasado y Tampere tenía razones de peso para convencer al jurado independiente. La ciudad, en la que viven unas 250 000 personas, se ha propuesto mejorar el bienestar físico y mental de sus habitantes con campañas específicas de movilidad. Para ello, Tampere ha creado

⁵⁵ [Brussels' zone 30: 5 months on \(brusselstimes.com\)](https://brusselstimes.com)

una unidad educativa especializada que está adoptando diversas medidas piloto, como salidas escolares activas en bicicleta, a pie o en patinete y campañas de pasos de peatones, y está sensibilizando sobre la importancia de la movilidad en la creación de espacios urbanos de calidad. Además, el objetivo general de reducir los desplazamientos individuales en coche en un 30 % aproximadamente es muy ambicioso, ya que los habitantes de la ciudad finlandesa están acostumbrados a las bajas temperaturas y a la nieve durante los largos meses de invierno.

Como se ha mencionado, el apartado de salud y medio ambiente del PMUS, que se publicó en mayo de 2021⁵⁶, fue una de las razones decisivas por las que la ciudad recibió el premio. Aunque Tampere tiene una buena calidad del aire y bajos niveles de contaminación acústica en comparación con otras ciudades europeas, el 15 % de los habitantes siguen expuestos a ruidos del tráfico que superan el umbral de los 55 decibelios. El objetivo es, por tanto, crear «una estructura comunitaria armoniosa (que) disminuya la presión del crecimiento en la red de calles. La densificación de la estructura urbana crea mejores condiciones para un transporte público eficiente, así como para ir en bicicleta y desplazarse a pie». La movilidad activa es otro pilar de la reducción de la carga de los vehículos particulares. Se prevén soluciones locales para los desplazamientos a pie y en bicicleta mediante la mejora de las aceras y la investigación de la posibilidad de desarrollar una UVAR. En general, Tampere se encuentra en una posición excelente, pero aún debe lograr un plan ambicioso para el final del actual ciclo del PMUS, en 2030.

© Raland



⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

Autores:

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek

