

## “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.

### 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.