

Las Entidades Locales y la Nueva **electro**Movilidad

Alfonso Gil

Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Bilbao
Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la **FEMP**



- Llevamos décadas trabajando por conseguir que se sustituyan los viajes en vehículo privado por otros **modos más sostenibles**.
- El gran aliado para sustituir al vehículo privado ha sido y es el **transporte colectivo**.
- **Mejorar la movilidad** tiene un impacto destacado sobre la vida de las personas, desde la cohesión social a la territorial, de la calidad ambiental o la salud hasta la competitividad.
- Los **nuevos PMUS** buscan mejorar la movilidad para **Mejorar la salud y la calidad de vida de la ciudadanía**.



Nueva **electro**Movilidad

Las fases de confinamiento han puesto al descubierto las **debilidades** y las **potencialidades** de nuestros entornos urbanos.

El Coronavirus nos ha exigido un esfuerzo añadido para mejorar las **medidas de seguridad** en los desplazamientos tanto individuales como colectivos.

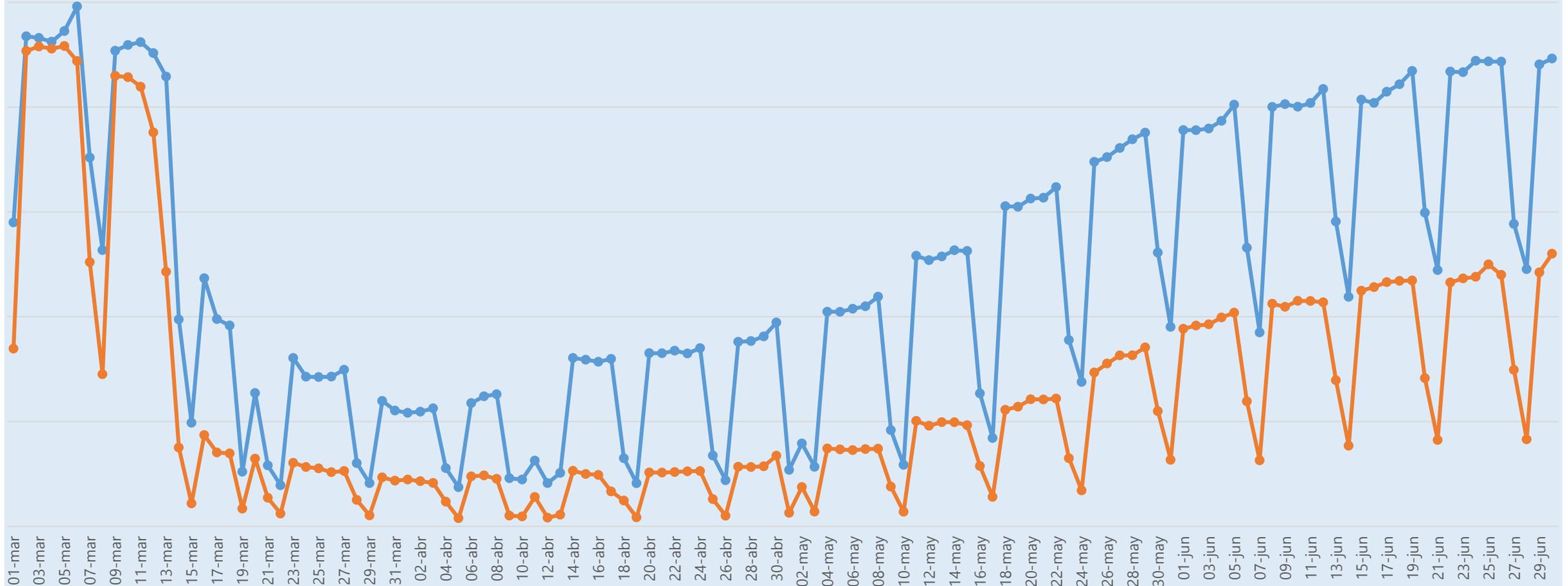
Hemos escuchado **mensajes contradictorios**, en muchos casos erróneos sobre los peligros del uso del transporte público en épocas de pandemia.

Si no lo remediamos, el descenso en el uso del transporte público nos dejará un aumento de los vehículos **privados** que se desplazan, y por tanto un empeoramiento de los niveles de contaminación atmosférica y acústica, y probablemente la saturación y colapso de las entradas a nuestras ciudades.

Todo ello conllevaría una significativa reducción del espacio público para el uso y disfrute de las personas.



Descenso del uso del transporte público, que ronda el 40 por ciento en las grandes urbes, mientras la circulación de vehículos privados se recupera e incluso **aumenta**.



Las **Entidades Locales** se enfrentan a una
Nueva **electro**Movilidad
y
no pueden estar solas en esta labor
(Plan Moves II)



Debemos **actuar** para promover otras maneras **sostenibles y saludables** de gobernar por la ciudad en una "nueva normalidad" que vendrá marcada por la futura **Ley de cambio climático y transición energética**.

- implantación de medidas de movilidad sostenible,
- adquisición de vehículos de energías alternativas,
- apoyo y refuerzo del transporte público
- implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
- desarrollo de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas
- calmadore del tráfico
- ...

La nueva normalidad puede ser una **oportunidad de avanzar** o un **paso atrás** de consecuencias imprevisibles.

Nueva **electro**Movilidad

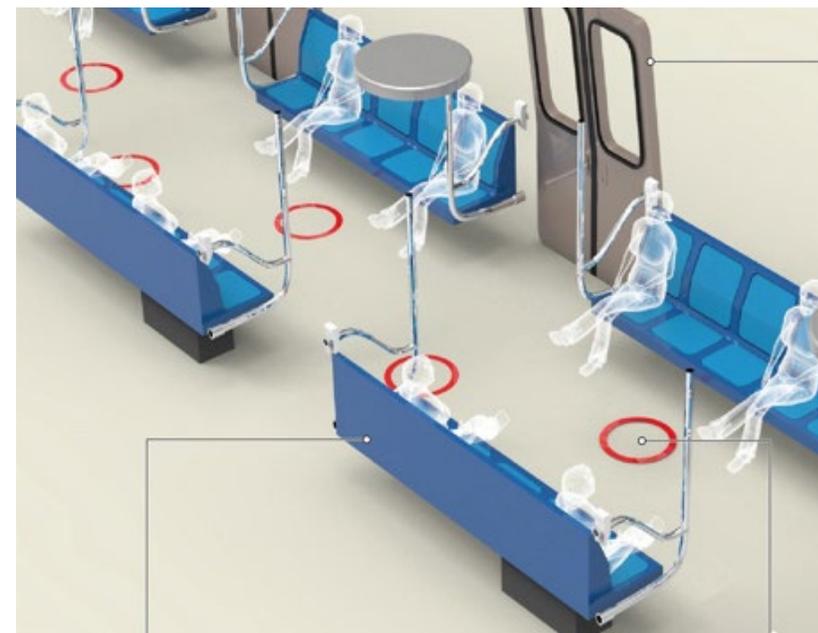
Medidas. **Movilidad Peatonal**

- Implementar y difundir itinerarios peatonales.
- Peatonalización temporal de calles, que permita **ampliar espacios públicos** disponibles o conectar con otros existentes.
- 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, grandes plazas y avenidas, parques, avenidas de acceso a los centros de actividad laboral y comercial.
- Cambiar los tiempos **semafóricos para ampliar el verde peatonal**.
- Pintar sentidos en las aceras o puentes. Difundir consejos útiles para favorecer el recomendable distanciamiento físico durante el tránsito por la ciudad (circular, siempre que sea posible, por el lado derecho en el sentido de la marcha. En las plazas o en los circuitos habituales que se realizan en la ciudad, marchar en el sentido contrario a las agujas del reloj (de derecha a izquierda).
- Potenciar la movilidad vertical. Los ascensores u otros elementos mecánicos se deben incluir dentro de los hábitos de multimodalidad.
- Imprescindible garantizar el Itinerario Peatonal Accesible (IPA)
- Liberar las aceras de todo tipo de vehículos, prohibiendo aparcar en aceras a motos, bicis y patinetes.



El 70-75% de las personas que viajan en transporte público son cautivos, es decir no disponen de otra forma de desplazarse, no tienen vehículo privado.

- Llevar a cabo **campañas informativas** de fomento del uso del transporte público.
- Establecer **protocolos de seguridad** e higiene que otorguen seguridad a los usuarios y permitan recuperar viajeros: uso de mascarillas
- Aumentar la **frecuencia**, en la media de lo posible, especialmente en horas punta para evitar aglomeraciones.
- **Autobuses distribuidos** de forma estratégica para acudir a completar el recorrido de cualquier línea que tenga su aforo completo y no pueda recoger a más personas.
- **Mejorar la velocidad** de circulación suficientemente y más carriles bus aumenta la frecuencia con el mismo número de unidades.
- Ofrecer servicio de transporte público **bajo demanda**, en zonas de baja densidad, mediante microbuses o taxis compartidos.
- Potenciar y apoyar el uso del **taxi** como un medio alternativo al vehículo privado.



- **Fomentar el teletrabajo**, que reducirá los desplazamientos y articular medidas que garanticen la **flexibilidad horaria** en las entradas a los puestos de trabajo o apertura de comercios, que evitaría la concentración de desplazamientos en hora punta...
- Implementar **aparcamientos disuasorios** cercanos a nodos de transporte.
- Puesta en marcha el servicio de **aparcamiento regulado** en aquellos municipios donde no exista, para garantizar la movilidad. La regulación del aparcamiento garantiza el menor movimiento de vehículos en busca de aparcamiento y hace retornar a muchos usuarios del vehículo privado a sus hábitos anteriores de uso de transporte público o medios alternativos (a pie, bicicleta...).
- Promover nuevas formas de uso y utilización del coche; **uso compartido**.



Medidas. **30 KM/h**

La reducción de velocidad aumenta la seguridad vial en general y la peatonal en particular.

Reducir la velocidad a 30 km/h permite aumentar el campo de visión, establece un mayor contacto visual con otros usuarios y, en caso de atropello, reduce la lesividad: según la OMS en un atropello a 50 Km/h el riesgo de que sea mortal es 8 veces mayor que si se produjera a 30Km/h.

Reducir la velocidad está demostrado, que además de cambiar los hábitos de conducción (con el importante descenso de consumo energético que conlleva), reduce la presión medioambiental referida tanto a la contaminación del aire, como acústica.

- Incorporar de forma progresiva el límite a 30 km/h en la mayoría de las calles para mejorar la convivencia entre todos los modos de transporte, favoreciendo hábitos más saludables.
- Como paso previo a su extensión a toda la trama urbana, limitar la velocidad a 30 km/h en todas las calles de un solo carril por sentido, marcando al menos un carril 30 en todas las calles de la ciudad que dispongan de 2 o más carriles por sentido (excluido carril-bus), permitiendo la circulación por ellos a las bicis y VMP.



La bicicleta es el medio de transporte más eficaz y seguro en estos momentos. Tenemos que animar a su uso, siendo conscientes de que las medidas a favor de la bici resolverán parte de los desplazamientos inferiores a 5 kms.

- **Aparcamientos seguros**, junto a centros de trabajo, estaciones de autobuses y de cercanías, y puntos estratégicos.
- Implementación de “**carriles bici**”, permanentes y provisionales donde sea necesario.
- 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, sin necesidad de segregarse el limitado espacio público.
- Implementar **itinerarios** en bici y vías alternativas pacificadas a 30 km/h en las vías urbanas y en las zonas periurbanas que comuniquen centros laborales y de enseñanza, y a los municipios vecinos, donde pueden compartir calzada con el resto de vehículos de forma segura.
- Facilitar y reforzar la **intermodalidad**, 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.
- Acelerar las obras de **reparación** de baches y desperfectos en el asfalto de las calzadas.



“El futuro pasa por la electromovilidad, pero para ello hay que apostar por el desarrollo de la infraestructura. España se encuentra en la última posición de Europa con sólo 7.607 puntos de recarga (menos de 5.000 en entornos urbanos), cuando necesitaríamos unos 110.000 puntos para el año 2025. Esta es la principal barrera de entrada del coche eléctrico en nuestro país”

ANFAC

- Debemos prepararnos para poder desarrollar la futura **Ley de cambio climático y transición energética, que nos marcará el rumbo.**
- Declarar **Zonas de Bajas Emisiones.**
- Apoyar **el despliegue de la infraestructura** de recarga.
- Desarrollar acuerdos de **colaboración público-privada.**
- Llevar a cabo medidas de contención del uso de los vehículos más contaminantes (impuestos, restricciones ...).
- **Incentivos fiscales** a la compra de vehículos eléctricos.
- Adaptar y utilizar las **Ordenanzas** para potenciar el uso del vehículo eléctrico frente a otros más contaminantes (aparcamientos, taxi, urbanismo).
- Continuar y acelerar la **renovación del parque móvil municipal** por vehículos no contaminantes y más silenciosos, a través de la contratación pública.
- Realizar **campañas de información** y promoción del vehículo eléctrico con las empresas del sector.
- **Impulsar el transporte público** y otros modos de transporte alternativo (bicicleta...).



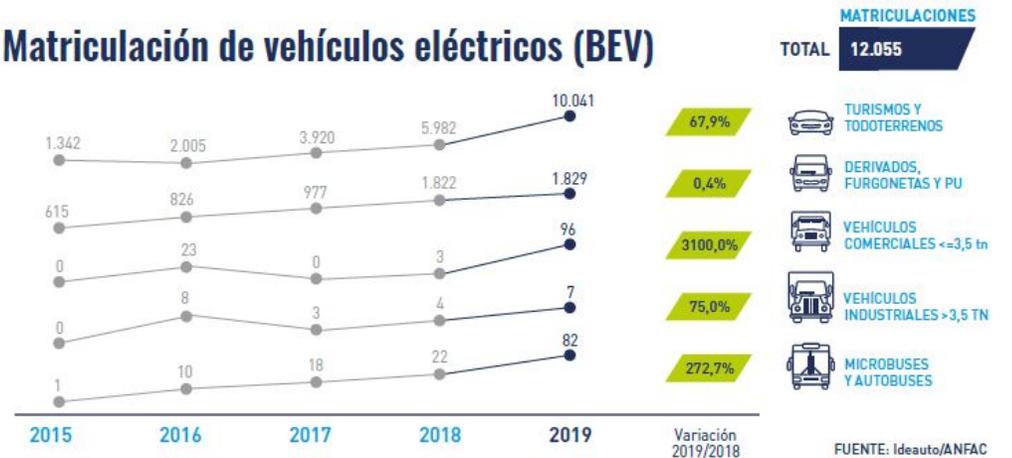
Nueva **electro**Movilidad

Medidas. **Movilidad Eléctrica**

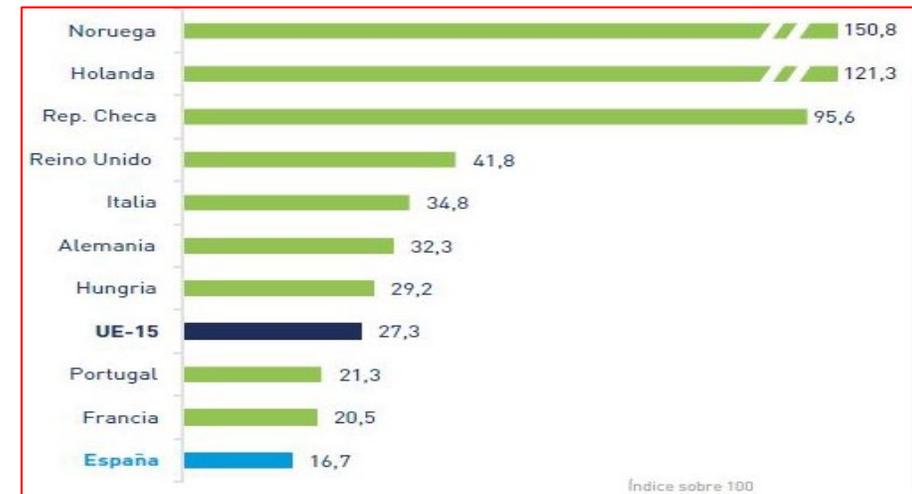


España se situó en la última posición del ranking europeo en cuanto a la penetración de la electromovilidad en su parque automovilístico durante 2019: penetración de vehículos electrificados y eléctricos puros, y desarrollo de las infraestructuras de recarga.

Matriculación de vehículos eléctricos (BEV)

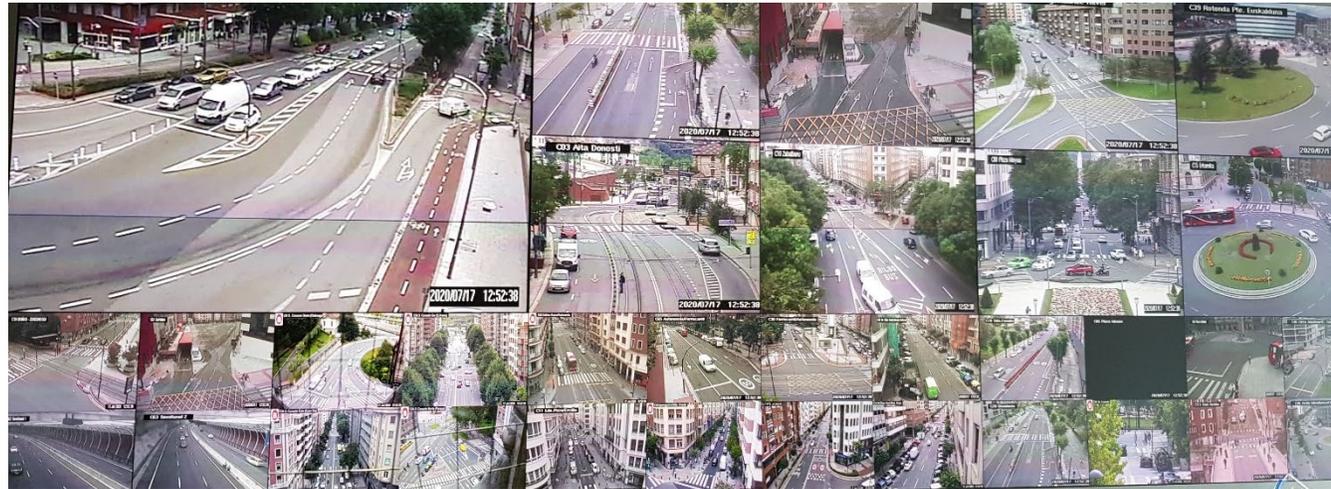


Electrolineras



Nuevas Tecnologías: Nos permitirán reducir, gestionar y programar la movilidad de forma mucho más certera.

Aplicaciones de rutas, medidores de distancia, movimientos y flujos habituales, programas para gestionar la densidad de usuarios en la vía o las necesidades de refuerzo puntual... serán nuestro perfecto aliado para abordar la nueva realidad.



Campañas de Información: 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, asociando su uso a los beneficios sobre la salud personal y colectiva.

El uso del “zapato”, la bici o los VMP deben tener en nuestras ciudades y pueblos preferencia sobre el coche o vehículo privado.

Actuar con el ejemplo: Desarrollar planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo, incluidas instituciones.



Alfonso Gil

Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Bilbao
Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la **FEMP**