

# SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 SEPTIEMBRE 2021

*Por tu salud, muévete de forma sostenible.*



**DIRECTRICES  
TEMÁTICAS**



#MobilityWeek



# TABLA DE CONTENIDOS

## 1. Movilidad sostenible, saludable y segura

La SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD goza de muy buena salud

¿Cómo puede participar?

20 años de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

Conexión con otras iniciativas de la UE

Los temas de este año

## 2. Salud mental

### DATOS Y CIFRAS

La movilidad activa tiene un impacto fundamental en la salud

Transporte asequible para la integración y participación social

Áreas de recreo en entornos urbanos

La lucha contra la contaminación acústica y atmosférica

### MEJORES PRÁCTICAS

Proporcionar espacio

La ciudad de 15 minutos

Estrategias de reducción del ruido del tráfico y de la contaminación atmosférica

## 3. Salud física

### DATOS Y CIFRAS

Calidad del aire

Movilidad activa

Micromovilidad

### MEJORES PRÁCTICAS

Reducir las emisiones en los centros urbanos

Limitar el acceso en coche al centro de las ciudades

Combinación de medidas en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Liberar el espacio para la movilidad activa

Fomentar la movilidad activa

## 4. Medidas de seguridad

### DATOS Y CIFRAS

Mejorar la seguridad de las personas con discapacidad

Reforzar la seguridad vial

Seguridad de ciclistas y peatones

Normativa de seguridad para los patinetes eléctricos

### MEJORES PRÁCTICAS

Atención a los grupos vulnerables

Sensibilizar cambiando de perspectiva

Intercambio abierto con personas con discapacidad para fomentar la empatía

Peatonalización

Reducir el tráfico y los límites de velocidad en las ciudades

## 5. Respuesta a la COVID-19

### DATOS Y CIFRAS

Restablecer la confianza en el transporte público

El cambio hacia la movilidad activa

Mejoras en la calidad del aire

### MEJORES PRÁCTICAS

Medidas de seguridad en el transporte público

Movilidad activa durante la COVID-19

Aceleración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

### Autores

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh [BNemeth@polisnetwork.eu](mailto:BNemeth@polisnetwork.eu)

Niklas Schmalholz [NSchmalholz@polisnetwork.eu](mailto:NSchmalholz@polisnetwork.eu)

# 1 Movilidad sostenible, saludable y segura

El tema anual de la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** de 2021 es «Movilidad sostenible, saludable y segura». La elección del tema de este año rinde homenaje a las adversidades sufridas por Europa -y el mundo- durante la pandemia de COVID-19. También reflexiona sobre las oportunidades de cambio que surgen de una crisis sanitaria sin precedentes en Europa.

Los municipios y las autoridades locales han respondido a la pandemia con creatividad y resiliencia. Este año, la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** celebra la resiliencia de los municipios y sus logros, e intenta mantener esta dinámica. Las tendencias que se iniciaron el año pasado, como el aumento de la movilidad activa y el uso de la movilidad de bajas o nulas emisiones, exigen mayor promoción.



# La SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

## goza de muy buena salud

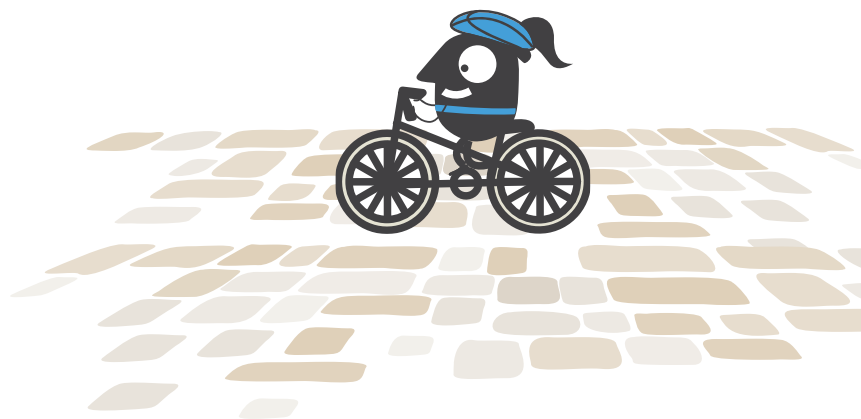
A pesar de que la COVID-19 fue una de las grandes preocupaciones de las agencias de transporte, las autoridades locales, las administraciones regionales y las empresas privadas, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD registró en 2020 el segundo mayor número de inscripciones de su historia, con la participación de casi 3000 municipios de 53 países. La campaña pretende ahora motivar a todos los participantes anteriores y futuros para que se sumen al 20º año de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD bajo el lema «Por tu salud, muévete de forma sostenible». Animamos a la ciudadanía a cuidar su salud, tanto física como mental, mientras exploran la belleza de su municipio, región o país, y a respetar el medio ambiente y la salud de los demás al elegir su modo de transporte.

## ¿Cómo puede participar?

Las autoridades locales, los centros educativos, las empresas y las organizaciones no gubernamentales (ONG) pueden participar en la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD de muchas maneras. Se puede participar en la semana principal de la campaña, del 16 al 22 de septiembre, presentando una **MOBILITY ACTION** (Buena práctica) relacionada con iniciativas de movilidad sostenible durante todo el año. Independientemente de lo que esté haciendo en el ámbito del transporte saludable, seguro y sostenible, puede compartir sus noticias en las redes sociales y etiquetar a la secretaría de la campaña para mantenernos informados. Consulte el sitio web de la campaña ([www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)) y los canales oficiales de las redes sociales de Facebook y Twitter e Instagram.

¿Ha habido algún logro ejemplar y sobresaliente en su pueblo, ciudad, empresa u ONG que destaque en materia de movilidad urbana sostenible? Podría recibir un premio por su excelente trabajo durante la campaña de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD. Su **MOBILITY ACTION** podría incluirse en un seminario web a nivel de la UE y en un concurso en las redes sociales para llegar a un público más amplio.

También le animamos a que se presente a los premios anuales de movilidad urbana sostenible: los Premios de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD para municipios pequeños y grandes, el Premio a la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible (Premio PMUS) y el Premio de Seguridad Vial Urbana de la UE. Los premios de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD para municipios pequeños y grandes celebran los logros más destacados de los municipios durante la semana principal de la campaña (16-22 de septiembre). El premio PMUS reconoce la excelencia en planificación de movilidad urbana sostenible, basada en las directrices PMUS de la Comisión Europea. El Premio de Seguridad Vial Urbana de la UE distingue los logros ejemplares e innovadores de las autoridades locales en la creación de un entorno urbano más seguro. Puede obtener más información en el sitio web de la campaña.



Este año cumplimos dos décadas de éxito de una campaña paneuropea que sigue apoyando iniciativas locales para que los municipios sean más seguros, más ecológicos, más inclusivos y más accesibles.

Desde el comienzo del milenio, miles de instituciones, empresas, ONG, pueblos y ciudades se han unido a la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD para contribuir a mejorar el entorno urbano. Al comienzo de este viaje, la UE solo contaba con 15 Estados miembros. Comprar billetes de tren por Internet era un concepto novedoso y los teléfonos inteligentes o el Internet móvil eran inimaginables. 20 años después, nos desplazamos por las ciudades con un solo pago utilizando soluciones de «movilidad como servicio», o reservamos taxis con un solo clic y una aplicación del teléfono móvil. Otra opción es subirnos a un patinete eléctrico compartido. También podemos orientarnos con una aplicación de mapas con GPS mientras escuchamos música con auriculares inalámbricos en toda la Unión Europea por una mínima parte del coste de antes. Aunque la tecnología ha cambiado la vida de la ciudadanía en materia de movilidad urbana, los retos de la contaminación y la movilidad segura y sostenible siguen siendo los mismos.

## Conexión con otras iniciativas de la UE

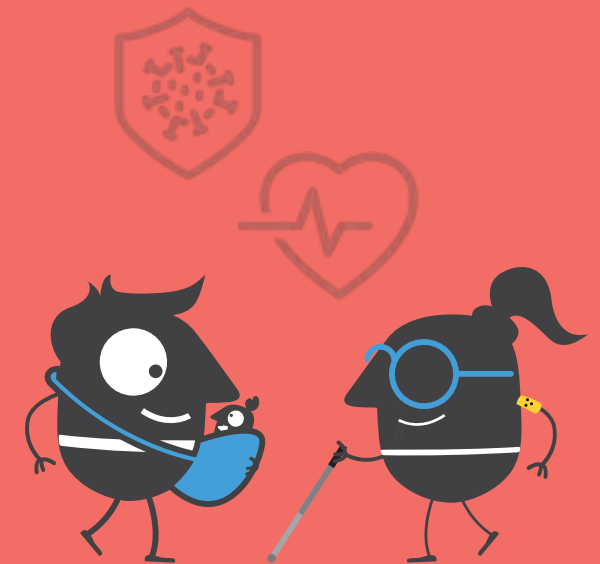
La **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** se celebra entre el 16 y el 22 de septiembre de cada año, pero también hay otras iniciativas importantes de la UE que forman parte del ciclo anual europeo, como la Semana Verde Europea, la Semana de la Energía Sostenible de la UE, las Jornadas Europeas de Investigación e Innovación, el Año Europeo del Ferrocarril, la Semana Europea del Deporte y la campaña relacionada HealthyLifestyle4All y la Semana Europea del Envejecimiento Activo y Saludable. La **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** publicará **MOBILITY ACTIONS** ejemplares en la página de inicio de la campaña y en los canales de las redes sociales relacionadas con estas campañas temáticas de la UE.

Esta iniciativa europea apoya el uso del transporte público como solución de movilidad eficiente, asequible y de bajas emisiones para toda la ciudadanía. Este firme convencimiento se ilustró con el vídeo #LovePublicTransport en plena pandemia de COVID-19. Por lo tanto, la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** está estrechamente relacionada con el Año Europeo del Ferrocarril 2021 ya que el objetivo común es animar a la gente a moverse de forma sostenible. El ferrocarril es uno de los medios de transporte más seguros y sostenibles para desplazarse por el continente. La **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** anima a los municipios participantes a vincularse con el Año Europeo del Ferrocarril y promover los viajes en tren durante la semana de la campaña.

Nuestra campaña también anima a los pueblos y ciudades a firmar el Pacto Europeo por el Clima y construir juntos una Europa más verde. Integrado en el Pacto Verde Europeo, ofrece una plataforma donde compartir información, debatir, actuar en relación con la crisis climática y apoyar iniciativas y movimientos climáticos europeos para que crezcan y se consoliden.

## Los temas de este año

En consonancia con el tema de este año, «Movilidad sostenible, saludable y segura», los cuatro temas centrales son la salud mental y física, la seguridad y la respuesta a la COVID-19. El siguiente documento contiene un breve resumen de datos y cifras, así como ejemplos de buenas prácticas relacionadas con cada uno de estos temas. No es casual que la salud mental sea un tema prioritario porque la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** pone la mira en la relación entre salud mental y movilidad urbana, una cuestión que ha cobrado mayor importancia durante la pandemia. Otro tema prioritario es la salud física, por ejemplo los efectos de la contaminación atmosférica y acústica y el beneficio de la movilidad activa. El tema de la seguridad pone de relieve los últimos avances en materia de seguridad del transporte, la integración de las personas con movilidad reducida y las amplias medidas de seguridad vial en el entorno urbano. La respuesta de las administraciones locales a la pandemia de COVID-19 también se trata en esta sección, en concreto los aspectos positivos de la pandemia en cuanto a movilidad urbana y la importancia de recuperar la confianza en el transporte público.



# 2

## Salud mental

### DATOS Y CIFRAS

La salud mental es uno de los temas centrales de este año y pone de relieve un aspecto que a menudo se descuida: el transporte puede influir mucho en el estado de la salud mental y el bienestar de las personas.

Permite a las personas conectarse y mantener relaciones con otros, acceder a oportunidades profesionales y educativas y a actividades de ocio fuera de sus hogares, todo ello con mayor flexibilidad. Gracias al transporte público, las personas mayores pueden llevar un estilo de vida activo en su comunidad. Según las últimas investigaciones, las políticas de transporte respetuosas con la edad (como los abonos de transporte gratuito para el autobús) se asocian a un mayor uso del transporte público entre las personas mayores y reducen los síntomas depresivos y la sensación de soledad. Esto se ha destacado como un factor importante durante la Semana Europea del Envejecimiento Activo y Saludable. Además, se ha demostrado que acortar los tiempos de los desplazamientos mejora el bienestar y que los que duran entre 60 y 90 minutos afectan negativamente al bienestar.

La ansiedad debida a la aglomeración de personas o a la escasez de información sobre el viaje puede provocar un deterioro del estado mental. La posibilidad de desplazarse ha sido siempre muy importante para llevar una vida saludable y satisfactoria. Tras la pandemia, los municipios deben poner todo su esfuerzo en crear zonas urbanas que permitan el desplazamiento sostenible y seguro de los residentes siempre que lo deseen.



**Los desplazamientos de entre 60 y 90 minutos son los que más afectan de forma negativa al bienestar de las personas.**



## La movilidad activa tiene un impacto fundamental en la salud

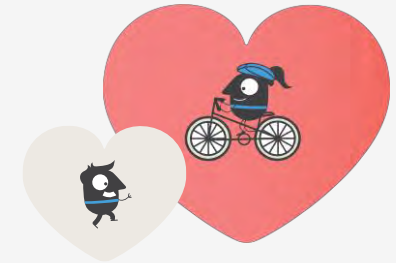
Además de mejorar la salud física de las personas, los desplazamientos en bicicleta y a pie también tienen efectos muy beneficiosos para la salud mental. Varios estudios indican que la movilidad activa reduce la depresión, la ansiedad y otros problemas de salud mental. Hacer ejercicio, ya sea caminando o en bicicleta, aumenta el flujo sanguíneo, libera endorfinas y reduce los niveles generales de estrés. Un paseo de 30 minutos al día en bicicleta o a pie contribuye a mejorar la salud mental. Puede mejorar el estado de ánimo general y la calidad del sueño, así como reducir el estrés, la ansiedad y la fatiga. Las personas físicamente activas reducen hasta un 30% el riesgo de sufrir depresión. Mantenerse activo ayuda a las personas deprimidas a recuperarse.

Los municipios que apoyan campañas a favor de los desplazamientos a pie y en bicicleta suelen ser alegres, saludables, instruidos y económicamente estables. Estos indicadores se refieren principalmente al estilo de vida de las personas que utilizan con frecuencia medios de transporte sostenibles y saludables en su vida diaria. La mayoría de las autoridades locales que entienden la importancia de integrar la movilidad activa en el plan de movilidad local también adoptan otros enfoques sociales innovadores. Los residentes de los municipios que favorecen los desplazamientos a pie y en bicicleta se conectan y relacionan con personas afines. Desplazarse a pie o en bicicleta ayuda a fomentar un espíritu de comunidad y un sentimiento de unidad.

## Transporte asequible para la integración y participación social

Las ciudades son cada vez menos asequibles, lo que conduce a la gentrificación de las zonas metropolitanas y alrededores. Los suburbios que dependen exclusivamente del coche para acceder a ellos pueden marginar a quienes no lo tienen, sobre todo jóvenes y personas mayores. El aislamiento social y la falta de interacción con la comunidad están asociados a una peor salud. Las investigaciones revelan una asociación clara y significativa entre los niveles de desplazamiento/actividades y el riesgo de exclusión social. Es probable que la mejora de la movilidad reduzca el riesgo de exclusión social. Las mejoras de transporte público que permiten desplazarse a nuevos destinos están infravaloradas. El valor comunitario general del transporte público merece mayor reconocimiento. Tal y como recomienda C40 Cities (una red mundial de ciudades con una estrategia climática común para limitar el calentamiento global) las ciudades deben trabajar en red para establecer un sistema de transporte público asequible y accesible, examinando la planificación física, la política tarifaria integrada y las operaciones integradas. Según las últimas investigaciones, las personas que califican el transporte público de «bueno» tienen casi tres veces más probabilidades que las que lo califican de «malo» de poder acceder a servicios públicos como asistencia sanitaria, supermercados o educación. También es menos probable que afirmen sentirse bajo presión, estar insatisfechos con la vida o tener problemas de salud mental.

Más allá del transporte público colectivo, el transporte público activo y no motorizado tiene una función que desempeñar en la mejora de la inclusión social y el bienestar. Los barrios aptos para peatones fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta, lo que permite mayor interacción entre los vecinos y aumenta el sentimiento comunitario de los residentes, lo que aporta beneficios para la salud mental y física.



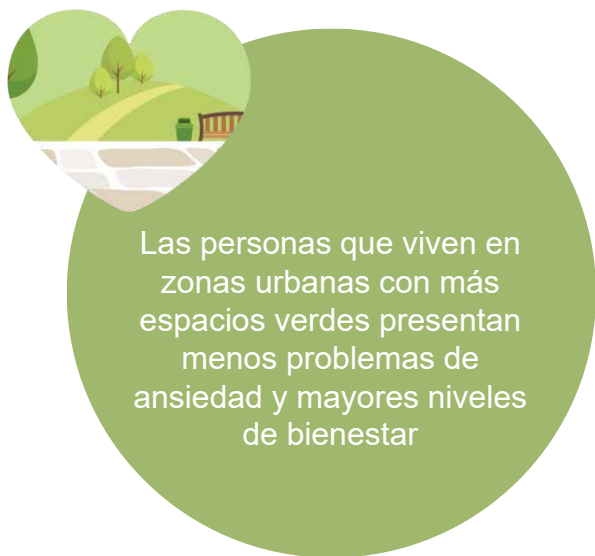
Simplemente, un paseo de 30 minutos a pie o en bicicleta al día puede ayudar a mejorar la salud mental

## Áreas de recreo en entornos urbanos (parques, espacios verdes, zonas para peatones y libres de coches)

Las investigaciones señalan sistemáticamente el vínculo que hay entre los espacios verdes, la salud mental y el bienestar. Una encuesta realizada a 10 000 personas en Reino Unido reveló que las comunidades que vivían en zonas urbanas más verdes tenían más probabilidades de manifestar una menor angustia mental y un mayor nivel de bienestar tras ajustar la variación socioeconómica a nivel individual y regional.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US)
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. [https://www.researchgate.net/publication/315864757\\_Urban\\_Design\\_and\\_Mental\\_Health](https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health)

El Centro de Salud Mental y Diseño Urbano de Reino Unido identifica cuatro temas fundamentales que ofrecen oportunidades para la salud mental, resumidos en el acrónimo GAPS, por sus siglas en inglés: lugares verdes, lugares activos, lugares prosociales y lugares seguros. Hay una clara relación entre los espacios verdes accesibles y la salud mental y el bienestar. Las zonas verdes cercanas a las viviendas pueden mejorar el estado de ánimo y servir de motivación para hacer ejercicio y conectarse con la naturaleza. Las personas deben tener una exposición constante y regular a la naturaleza urbana durante su rutina diaria, con elementos como zonas de bajas emisiones, reducción de las plazas de aparcamiento convirtiéndolas en zonas verdes, y espacios más amplios y transitables donde poder hacer ejercicio y socializar.



## La lucha contra la contaminación acústica y atmosférica

Según la Organización Mundial de la Salud, «el ruido excesivo perjudica gravemente la salud e interfiere en las actividades cotidianas de las personas en la escuela, el trabajo, el hogar y el tiempo de ocio. Puede perturbar el sueño, causar efectos cardiovasculares y psicofisiológicos, reducir el rendimiento y provocar respuestas de molestia y cambios de comportamiento social». El 20% de la población europea está expuesta a niveles de ruido a largo plazo perjudiciales para la salud. Esto corresponde a más de 100 millones de personas en Europa. Cada año se pierden más de 1,6 millones de años de vida saludable debido a la contaminación acústica, la segunda mayor carga medioambiental de Europa después de la contaminación atmosférica. Uno de cada cinco europeos se expone regularmente a niveles sonoros nocturnos que podrían perjudicar considerablemente la salud. Algunas iniciativas europeas, como la Semana Verde Europea que se celebra entre el 3 de mayo y el 13 de junio de este año en varios países europeos, tiene por objeto concienciar sobre este tipo de riesgo grave para la salud.

En la actualidad, el tráfico rodado contribuye en gran medida a la concentración de contaminantes atmosféricos de las ciudades europeas. Aunque las normas europeas sobre emisiones de vehículos (Euronormas) reducen las emisiones de escape, lo que tendrá un efecto positivo en la calidad del aire de aquí a 2030, la concentración de NO<sub>2</sub> y PM seguirá produciendo un impacto negativo. Los niveles de exposición a estos contaminantes son

relativamente altos en las ciudades, que es donde se observa el mayor impacto de la contaminación atmosférica en la salud pública. Los contaminantes atmosféricos, principalmente las partículas y los óxidos nítricos, se han asociado a una mala salud mental que genera síntomas depresivos y empeoramiento de cuadros depresivos excesivos en caso de exposición prolongada. Las instituciones de la UE se proponen revisar la Directiva sobre la calidad del aire, una legislación comunitaria que data del año 2004. En el marco del Pacto Verde Europeo, se está debatiendo una revisión de los umbrales de emisiones para adaptarlos a las recomendaciones de la OMS. Esta revisión se basará en el Segundo informe de perspectivas sobre el paquete «Aire Limpio» que se publicó a principios de 2021. La revisión podría reducir en gran medida los umbrales de emisión de Europa en los próximos años.



de la población europea está expuesta a niveles de ruido perjudiciales a largo plazo

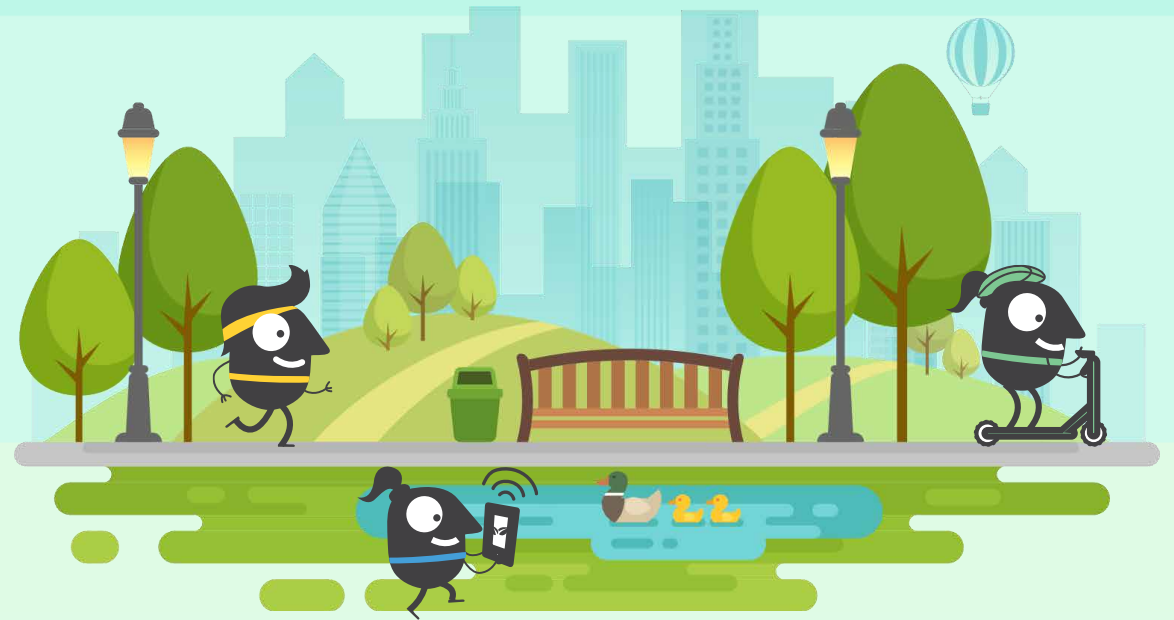
09. [https://www.researchgate.net/publication/315864757\\_Urban\\_Design\\_and\\_Mental\\_Health](https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health)
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, *Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives*, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. [https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature\\_en](https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en)



## MEJORES PRÁCTICAS

Hay múltiples oportunidades para diseñar una ciudad de modo que integre la actividad física en nuestra vida cotidiana para mejorar la salud mental. Facilitar un transporte accesible, cómodo, seguro y activo o instalar gimnasios al aire libre son algunas de las medidas que se pueden tomar para integrar el ejercicio y la interacción social y promover la salud mental.

Las personas se benefician de sentirse seguras y cómodas al moverse por su barrio, y el diseño urbano tiene mucho que aportar. Algunos ejemplos de intervenciones importantes en el diseño urbano son la iluminación y la vigilancia adecuadas de las calles, puntos de referencia distintivos que ayuden a las personas con demencia a orientarse en su barrio y un diseño que dé prioridad al ser humano en las rutas residenciales, comerciales e industriales.



## Proporcionar espacio

En las campañas de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD de los últimos 20 años se han organizado diversas actividades locales para promover los desplazamientos a pie y en bicicleta en las zonas urbanas. Las autoridades locales organizan la iniciativa « El día sin coches» mediante el cierre parcial del centro del municipio a los vehículos privados y el uso del espacio liberado para diversos eventos que promueven la movilidad urbana sostenible. La ciudad de Varna, en Bulgaria, organizó en 2020 el «Día sin coches». Se prohibió el tráfico en el paseo principal durante todo un día y las calles se convirtieron en zonas de ocio para que sus residentes disfrutaran juntos de diversas actividades. Además de la ciudad búlgara, miles de pueblos y ciudades de toda Europa y de otros países organizaron el « Día sin coches» y actividades similares de reducción del tráfico como parte de la campaña para subrayar la falta de espacio para la movilidad activa y la interacción social.

El proyecto de investigación e innovación MORE, de Horizonte 2020, está desarrollando conceptos de diseño que fomentan la actividad en las calles y reducen el predominio del tráfico teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios de la vía pública, incluidos los usuarios de la movilidad activa y los peatones. El proyecto MORE considera que las calles son «ecosistemas» en ciudades piloto como Budapest, Constanza y Lisboa, y pone a prueba sus herramientas de diseño de espacios viales para diversos fines, como desplazarse, ir de compras, socializar y disfrutar de actividades recreativas.

## La ciudad de 15 minutos

El concepto «ciudad de los 15 minutos» ofrece a la ciudadanía la posibilidad de atender sus necesidades con solo un breve desplazamiento a pie o en bicicleta desde su casa. Se trata de volver a conectar a las personas con su entorno y descentralizar la vida y los servicios de la ciudad. El concepto de «ciudad de los 15 minutos» surge en París, donde las administraciones municipales se han propuesto ofrecer a sus residentes lo que necesitan en la misma puerta de su casa o cerca de ella para garantizar una «transformación ecológica» de la capital en un conjunto de barrios. Esto reduciría la contaminación y el estrés porque se crearían distritos mixtos, tanto desde la perspectiva social como económica, para mejorar la calidad de vida en general de residentes y visitantes.

La ciudad de Vitoria-Gasteiz, en España, designada Capital Verde Europea en 2012, lleva décadas trabajando en la creación de zonas verdes en el centro de la ciudad y en un cinturón verde a su alrededor. El 98% de sus residentes viven a menos de 3 km del cinturón verde, un proyecto a gran escala que conecta los espacios verdes que rodean toda la ciudad. El cinturón verde no solo pasó a ser un punto clave de la biodiversidad, sino también un destino recreativo popular que ofrece grandes espacios para la actividad física, las reuniones sociales y la interacción con la naturaleza, como la observación de aves y la agricultura ecológica. Las medidas ecológicas de Vitoria-Gasteiz van acompañadas de políticas de transporte más sostenibles.



Algunas ciudades de Suecia planean dar un paso más y convertirse en ciudades de 1 minuto. La idea comenzó en Estocolmo, pero otras ciudades del país tienen previsto sumarse a la iniciativa, que consiste en instalar mobiliario de madera prefabricado en las plazas de aparcamiento vacías de las calles. La comunidad local incluso participa en el proceso de diseño y desarrollo del mobiliario. Esta actividad fomenta el sentido de pertenencia a una comunidad y ayuda a configurar el barrio recuperando las calles del tráfico motorizado.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. [https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf)

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

## Estrategias de reducción del ruido del tráfico y de la contaminación atmosférica

El proyecto Phenomena financiado por la UE (Evaluación de los posibles beneficios para la salud de las medidas de reducción del ruido en la UE) trabaja en la identificación de medidas que reduzcan la carga sanitaria del ruido ambiental. Las conclusiones iniciales sugieren que los efectos de la contaminación acústica excesiva deberían integrarse en la planificación urbana. Entre las posibles soluciones se encuentran las estrategias de reducción de velocidad en zonas urbanas enteras o el uso de edificios comerciales como barreras acústicas. El cambio hacia la prevención del ruido, por ejemplo con medidas de apoyo a los modos de transporte sostenibles, ya sean desplazamientos a pie o en bicicleta, es fundamental para lograr la necesaria reducción del ruido a largo plazo. Algunas de las soluciones son las normas de acceso a los vehículos urbanos, las zonas peatonales, la reducción de los límites de velocidad en las zonas urbanas y la habilitación del uso de la movilidad activa.

El proyecto de Interreg financiado por la UE, CHIPS (Innovación de ciclovías para un transporte de personas y una ordenación territorial más inteligentes), construyó y promovió las ciclovías como una solución eficaz y rentable de bajas emisiones de carbono para los desplazamientos hacia y desde las zonas urbanas de concentración de empleo. El proyecto creó soluciones que pueden ayudar a las ciudades y regiones a establecer ciclovías como nuevo producto de movilidad. Estas soluciones pueden superar las barreras físicas y de comportamiento que impiden a los viajeros que se desplazan diariamente al lugar de trabajo utilizar las ciclovías y maximizar las sinergias entre ciclovías y otros medios de transporte.

La reducción de la contaminación atmosférica derivada del transporte en las zonas urbanas se consigue principalmente limitando o prohibiendo el tráfico contaminante. El concepto de «supermanzanas» de Barcelona, que consiste en crear islas de espacio libre de coches redirigiendo el tráfico alrededor de zonas de varias manzanas, muestra grandes reducciones de contaminación acústica y atmosférica en la ciudad desde su introducción en 2016. La autoridad local tiene prevista una importante ampliación del concepto, según la cual Barcelona en la próxima década convertirá toda su zona central en un área más verde, apta para peatones y ciclistas, casi totalmente despejada de vehículos privados. En la capital española, Madrid, ha habido otras iniciativas dirigidas a crear una zona de bajas emisiones (ZBE) dentro de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Esto generó un efecto significativo que se tradujo en la reducción del 15% de la contaminación por dióxido de nitrógeno en sólo tres meses después de establecer la ZBE.

Varias ciudades rumanas, como Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș y Pitești, han solicitado recientemente el suministro de autobuses eléctricos modernos, de emisiones cero, como parte de una estrategia general de los municipios que consiste en

adoptar soluciones más ecológicas para ampliar su flota de transporte público y ofrecer un servicio más amplio a sus habitantes. Según una investigación recientemente publicada por el C40, las grandes inversiones ecológicas en el transporte público pueden reducir la contaminación atmosférica que causa el transporte en un 45% y reducir las emisiones del transporte urbano a más de la mitad para 2030. A partir de la nueva Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea, 100 ciudades europeas alcanzarán la neutralidad climática y al menos 100 millones de vehículos de cero emisiones circularán por las carreteras europeas para cumplir los objetivos climáticos y de calidad del aire en todo el continente, lo que forma parte del Pacto Verde Europeo.



20. [https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena\\_project\\_summary.pdf](https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf)
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_2019\\_interactive\\_document\\_1.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf) (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

# 3

## Salud física

La promoción de la movilidad activa forma parte de la agenda de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD desde hace años, dado que la salud física es otro eje central de la movilidad urbana sostenible. Además, la disminución de las externalidades negativas relacionadas con el tráfico, como las emisiones de los tubos de escape, también desempeña un papel importante.

### DATOS Y CIFRAS

#### Calidad del aire

El impacto perjudicial de la contaminación atmosférica está respaldado por estudios recientes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que estiman que, anualmente, 376 000 muertes prematuras en la UE27+Reino Unido fueron causadas directamente por la contaminación de partículas finas. Sin embargo, el número de muertes relacionadas con la contaminación se redujo a la mitad en los últimos 30 años. Observamos cambios importantes relacionados con la reducción de la contaminación atmosférica, el uso de soluciones de movilidad activa, los nuevos medios de transporte, como las bicicletas eléctricas, y las iniciativas dirigidas a ampliar las zonas peatonales urbanas y los espacios verdes. Ciudades europeas, como Copenhague y Ámsterdam, se han comprometido a sustituir toda la flota de transporte público por vehículos eléctricos para 2030. Además, la ciudad de Viena optó por el uso de autobuses con combustibles alternativos en combinación con políticas de fomento del uso del transporte público, lo que elevó la cuota modal del transporte público al 39% y redujo al 6% las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con el transporte de la ciudad.



# 376k

La contaminación de partículas finas provoca 376.000 muertes prematuras al año

-50% desde 1990





Las personas que realizan sus desplazamientos en bicicleta reducen en un 46% el riesgo de desarrollar enfermedades del corazón y en un 45% el de desarrollar cáncer

**x6**

**La venta de bicicletas se ha multiplicado por 6 en una década**

**El grupo de edad de 65-69 años es el que posee un mayor número de bicicletas eléctricas**

## Movilidad activa

La movilidad activa en lugar de los vehículos a motor puede tener dos efectos positivos: mejorar la salud física y reducir las emisiones de los tubos de escape. Un estudio británico de cinco años de duración concluyó que las personas que se desplazan en bicicleta tienen un 52% menos de riesgo de morir de enfermedades cardíacas y un 40% menos de riesgo de morir de cáncer. Otro resultado del estudio es que las personas sometidas a la prueba reducen en un 46% el riesgo de desarrollar enfermedades cardíacas y en un 45% el riesgo de desarrollar cáncer.

En términos económicos, el estilo de vida sedentario no sólo es perjudicial para la salud, sino que también supone una pérdida económica global de más de 80 000 millones de euros al año para la Unión Europea. El Plan Europeo de Lucha contra el Cáncer se propone reducir las muertes por cáncer debidas a la contaminación ambiental, además de otros factores de riesgo. El Plan guarda estrecha relación con el Pacto Verde Europeo y su Plan de Acción de Contaminación Cero para intensificar en los Estados miembros la toma de medidas contra los contaminantes a fin de lograr un aire más limpio mediante la mejora de la vigilancia, la modelización y los planes específicos de calidad del aire.

La reducción de la movilidad también repercute considerablemente en las personas mayores, un reto que ha sido identificado en la Semana Europea del Envejecimiento Activo y Saludable. Además, esta iniciativa europea aborda el problema mediante el proyecto «Vitalidad conectada» financiado por la UE. En el marco de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD, se analiza el uso de la bicicleta. Además de los cambios estructurales, los avances tecnológicos también pueden fomentar la movilidad activa. Para muchas personas mayores, el ciclismo es físicamente más exigente, por lo que el aumento de bicicletas eléctricas a precios más accesibles puede beneficiar a este grupo de edad. Se observa un aumento global de la demanda. El volumen de ventas se ha multiplicado por seis en una década y está previsto que vuelva a duplicarse entre 2020 y 2025.

25. [https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm\\_campaign=Echobox&utm\\_medium=Social&utm\\_source=Twitter#link\\_time=1501309241](https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241)

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. [https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non\\_communicable\\_diseases/docs/eu\\_cancer\\_plan\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf)

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. [https://www.researchgate.net/publication/324467512\\_Older\\_E-bike\\_Users\\_Demographic\\_Health\\_Mobility\\_Characteristics\\_and\\_Cycling\\_Levels](https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels)

30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Según los últimos estudios realizados en Alemania, el grupo de edad de 65 a 69 años es el que utiliza más bicicletas eléctricas, con un 16%. En Alemania, la mitad de los desplazamientos en bicicleta eléctrica los realizan personas mayores de 60 años y el 29% de todos los desplazamientos en bicicleta eléctrica los realizan personas mayores de 70 años. La distancia diaria que recorren los grupos de edad mencionados en bicicleta eléctrica está entre cuatro y ocho kilómetros más que con las bicicletas «normales», lo que supone un aumento del 70%.

## Micromovilidad

Además de las bicicletas eléctricas, otra tendencia nueva es el uso de bicicletas y patinetes eléctricos sin base fija en los centros urbanos de toda Europa, lo que se conoce como soluciones de micromovilidad. Se consideran una solución rápida y limpia para reducir las emisiones en el centro de las ciudades y proporcionan una alternativa rápida para ir de A a B en entornos urbanos. Según las evaluaciones de Interreg en Bucarest, el proveedor local de patinetes eléctricos «Flow» afirma que cada uno de los vehículos reduce las emisiones hasta 3500 kg de carbono durante su ciclo de vida. Conseguir estas cifras depende de la durabilidad y la duración del uso. Según un estudio, los patinetes eléctricos tienen un tiempo de uso activo de 28 días hasta que son desechados. Sin embargo, cabe destacar que las bicicletas y los patinetes eléctricos no generan emisiones de gases de tubos de escape y mejoran la oferta de movilidad en entornos urbanos. Si el mantenimiento, la reparación y la recogida de los vehículos se hace de forma ecológica, estas soluciones pueden ser una alternativa viable.

## Reducir las emisiones en los centros urbanos

La reducción de emisiones en los centros urbanos europeos favorece la vida sana. Un gran ejemplo, que también fue reconocido como una **MOBILITYACTION** ejemplar de la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD**, es la iniciativa de aparcamientos disuasorios de Q-Park. Este proveedor de aparcamiento privado belga ofrece más de un 50% de descuento en el aparcamiento de la estación de tren de Amberes Berchem todos los fines de semana. El aparcamiento está oportunamente situado en la carretera de circunvalación para reducir el uso del coche en el centro de la ciudad.

## Limitar el acceso en coche al centro de las ciudades

Las normas de acceso a los vehículos urbanos (UVAR, por sus siglas en inglés), temporales o permanentes, son otra medida para limitar el tráfico de automóviles en el centro de la ciudad. Algunas de ellas consisten en restricciones temporales o de limitación del acceso que permitan la circulación solo a los vehículos de bajas emisiones en determinadas zonas o incluso la prohibición de acceso a todos los vehículos privados en zonas específicas. Establecer una UVAR puede ser un proceso largo, pero también hay soluciones más sencillas y rápidas. Burdeos y París han adoptado una estrategia para celebrar un día sin coches el primer domingo de cada mes en 2021 mediante la implantación de zonas sin coches en áreas específicas. De enero a marzo, el



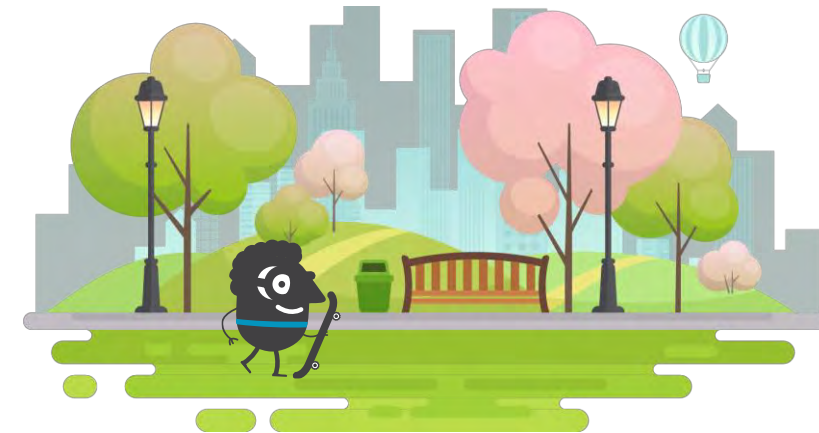
ra P a

concepto se pone a prueba en la parte occidental del centro de Burdeos. A partir de abril, la zona se amplía hacia el norte y el sur. Las normas se aplican entre las 10:00 y las 18:00 o 19:00 horas. Este evento periódico garantiza la previsibilidad y evita que el flujo de tráfico se vea afectado de forma significativa a gran escala.

La ciudad polaca de Cracovia ha cambiado las normas de aparcamiento en varias plazas de la ciudad. Los cambios fueron recibidos con protestas por parte de los propietarios de tiendas y operadores de aparcamientos. Sin embargo, la hostilidad cambió en el transcurso de varios meses al quedar demostrado que los propietarios de tiendas y aparcamientos no sufrieron pérdidas económicas importantes y los transeúntes pasaban más tiempo en las zonas reestructuradas. Más del 75% de los encuestados no quiere volver al escenario anterior. Subrayaron que están «muy contentos con la ausencia de coches en estas zonas y con la posibilidad de disfrutar del paisaje estructural, los edificios históricos y el ambiente general». Estos ejemplos de las ciudades mencionadas son sólo una pequeña parte de las iniciativas colectivas de las ciudades europeas para reducir emisiones.

## Combinación de medidas en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

La elaboración de un PMUS, que es un plan de movilidad integrado a largo plazo que abarca toda la zona urbana funcional, ofrece objetivos claros a largo plazo examinando integralmente los retos de movilidad y aborda la combinación global de transporte para reducir las externalidades perjudiciales para las personas y el medio ambiente. Para la ciudad de Budapest, el PMUS es de vital importancia para adoptar una estrategia más armonizada por parte de las diferentes partes interesadas, desde las entidades locales y representantes del Estado hasta las empresas de transporte. Esta coordinación garantiza el apoyo colectivo necesario para la implantación del PMUS. Se publica más información sobre los PMUS en la plataforma ELTIS y en las directrices para el desarrollo y la aplicación de los PMUS.



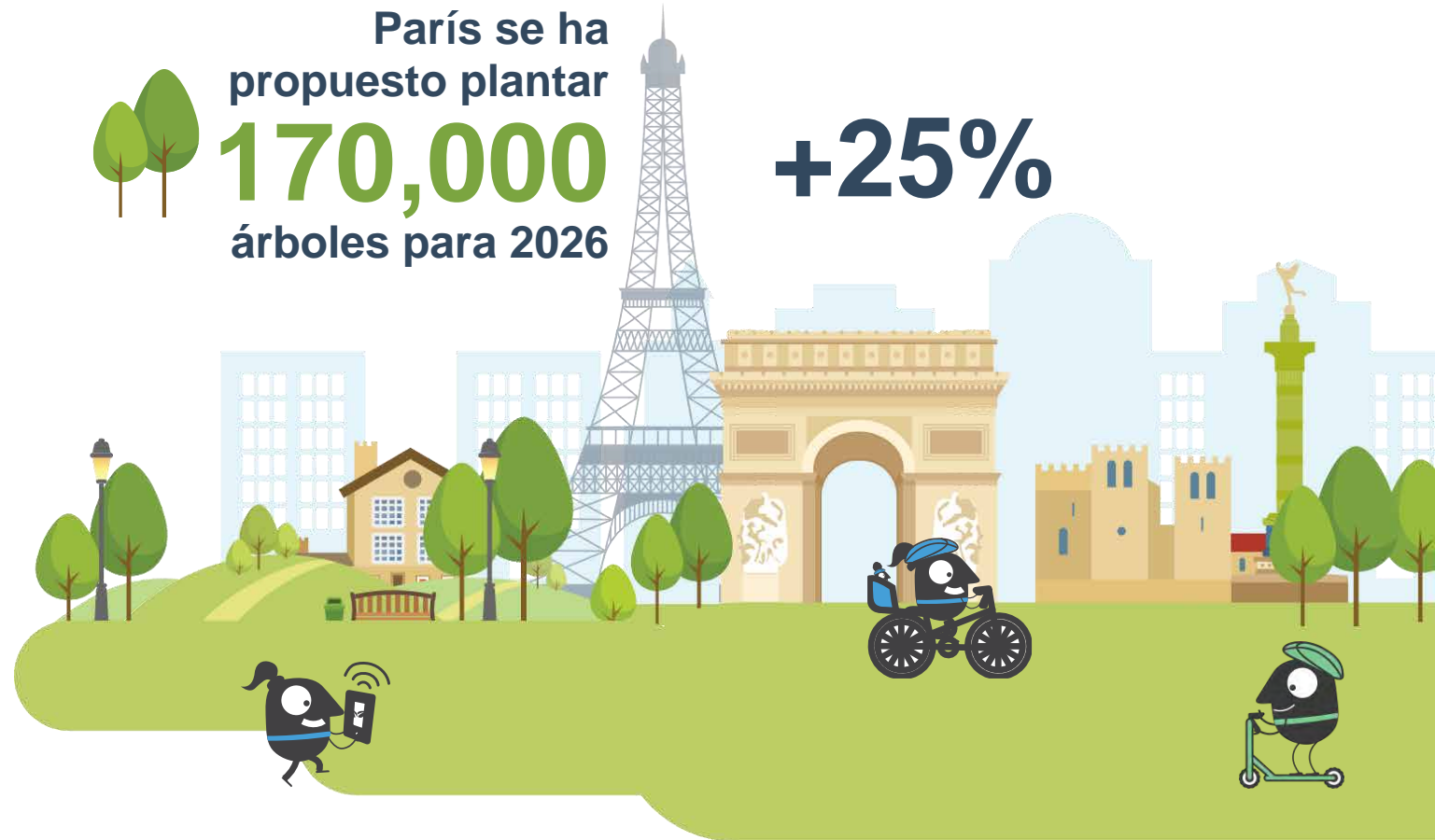
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_2019\\_interactive\\_document\\_1.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf) (P16)

## Liberar el espacio para la movilidad activa

Se puede fomentar la actividad física habilitando zonas verdes urbanas que ofrezcan espacios para salir a correr, hacer yoga o disfrutar de la naturaleza y el sol, y que ayuden a reducir la temperatura de la superficie de las calles asfaltadas o de los edificios gracias a la sombra que dan los árboles y arbustos. Los ejemplos de Gotemburgo (Suecia) muestran que la temperatura en un parque de la ciudad era 4°C más baja que en la zona urbana construida. Además, los árboles y otras plantas reducen los niveles de CO2, proporcionan un hábitat natural para los animales e incluso aumentan el valor de la propiedad circundante. Otro ejemplo es París. La capital francesa se ha propuesto aprovechar las oportunidades del urbanismo ecológico plantando 170 000 árboles, creando un eje verde principal y dedicando 30 hectáreas a parques y jardines. Dado que París ya cuenta con 500 000 árboles, el plan, que debe ejecutarse antes de 2026, podría aumentar el número de árboles en un 25%.

## Fomentar la movilidad activa

La incentivación de la movilidad activa puede tener efectos importantes. Muchos países tienen planes de incentivación desde hace años, como el «cycle to work» (ir al trabajo en bicicleta) de Reino Unido, que ofrece una exención de impuestos en caso de préstamo o compra de bicicletas y equipos adecuados. En Bélgica, un país propenso al uso del coche y con gran afición al ciclismo profesional, hay ejemplos similares. «Fietzersbond» (grupo neerlandés de defensa del uso de la bicicleta en Flandes y Bruselas) creó una competición para que las empresas fomentaran la movilidad activa mediante el registro de kilómetros en una aplicación y el fomento del desplazamiento colectivo en bicicleta, con eventos y premios para motivar a su plantilla.



# 4

## Medidas de seguridad

Esta sección de las directrices temáticas profundiza en las medidas de seguridad, separadas en dos apartados: la seguridad en el transporte, como las medidas de seguridad para personas con movilidad reducida, y la seguridad vial. Este último contiene medidas para contrarrestar los accidentes de tráfico y las muertes.

### DATOS Y CIFRAS

#### Mejorar la seguridad de las personas con discapacidad

Alrededor del 15% de las personas de la UE tienen discapacidades, una cifra que probablemente aumentará con el envejecimiento de la población. Por ello, la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo ha identificado diversas dificultades que afrontan las personas con movilidad reducida, o personas invidentes o con discapacidad visual, a la hora de utilizar el transporte público. Se refieren sobre todo a los graves obstáculos de acceso en intercambiadores y centros intermodales, y a la falta de información sobre la accesibilidad del transporte local. A menudo, cuando esta información está disponible no suele tener el soporte adecuado, por ejemplo formato de braille o de audio.

**~15%**  
de la población de la  
UE tiene alguna  
discapacidad



39. [https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide\\_UITP-IRU-EDF\\_2016.pdf.pdf](https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf.pdf)

40. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL\\_STU\(2018\)617465\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465_EN.pdf)



## Reforzar la seguridad vial

Los Estados miembros europeos están avanzando hacia el objetivo de cero víctimas mortales en las carreteras, o «Visión Cero», tal como ha señalado la Comisión Europea. El número de muertes en la carretera ha disminuido gracias a los cinturones de seguridad y otras normas de seguridad de la UE, los avances tecnológicos de la industria automovilística y unas normas nacionales más estrictas sobre los límites de velocidad. En 2001, casi 55 000 personas murieron en accidentes de tráfico; en 2018, la cifra se redujo en más del 50%.

## Seguridad de ciclistas y peatones

El 38% de los accidentes mortales se producen en vías urbanas. Por lo tanto, el tema anual de la SEMANAEUROPEADELAMOVILIDAD para 2021 se propone sensibilizar sobre la trágica cifra de víctimas mortales de 2018, cercana a 9500. Más del 50% de estas muertes fue de ciclistas o peatones. Hay una clara relación de causalidad entre la velocidad de un coche y la gravedad de las lesiones de un ciclista o un peatón. Por ejemplo, se ha demostrado que los peatones tienen un 90% de posibilidades de sobrevivir cuando los atropella un coche que circula a 30 km/h o menos; sin embargo, tienen menos del 50% de posibilidades de sobrevivir al impacto de un coche que circula a 45 km/h y casi ninguna posibilidad de sobrevivir cuando el coche circula a 80 km/h o más.

Los ciclistas y los peatones siguen siendo los grupos más vulnerables al tráfico urbano. Como se destaca en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión Europea «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030: próximos pasos hacia a “Visión Cero”» a la infraestructura vial y el entorno son un factor que contribuye en más del 30% de los accidentes. Los ejemplos de buenas prácticas de la siguiente sección señalan soluciones de infraestructura de toda Europa.

## Normativa de seguridad para los patinetes eléctricos

Las soluciones de micromovilidad, como los patinetes eléctricos sin base fija, han proliferado en los centros urbanos de Europa. Sin embargo, hay variaciones considerables en los marcos normativos. En algunas ciudades, el límite de velocidad es de 20 km/h, pero en otras se permiten velocidades más altas. Varios países de la UE tienen una legislación que obliga a los conductores de patinetes eléctricos a utilizar las aceras, mientras que otras legislaciones indican claramente que deben utilizar la calzada o el carril bici, si procede. Cuando la legislación es poco clara e incoherente puede provocar situaciones peligrosas y crear dificultades a los viajeros.

Además, las normas de aparcamiento para los patinetes eléctricos pueden mejorar la seguridad general de los usuarios de la calzada. Algunas ciudades, como Málaga,

han establecido zonas de estacionamiento exclusivo para evitar que los patinetes eléctricos sin base fija estacionen en las aceras. Varias ciudades de Europa combaten el exceso de velocidad estableciendo límites claros y cuantiosas multas por su incumplimiento. En París, la multa por circular por la acera es de 135 euros y el límite de velocidad es de 20 km/h para los patinetes eléctricos. Cabe señalar que este tipo de normas son necesarias porque, según las estadísticas de seguridad, estas soluciones de movilidad pueden ser peligrosas. Las investigaciones danesas sugieren que las lesiones causadas por los patinetes eléctricos son ocho veces más frecuentes que las de los ciclistas. Las estadísticas de Estados Unidos indican que los usuarios de patinetes eléctricos tienen el doble de probabilidad de sufrir lesiones en la cabeza. Las soluciones de estas cifras alarmantes deben abordar el problema de la conducción en estado de embriaguez, la capacitación de conducción para usuarios de la micromovilidad y la mejora de la calidad de las calzadas y aceras urbanas reduciendo los baches y garantizando la suavidad del asfalto cuando sea necesario.

**-50%**

en muertes en carreteras  
2018 vs 2001

**38%**

de los accidentes  
mortales ocurren en  
vías urbanas

**>30%**

de los choques están  
relacionados con la  
infraestructura del transporte

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard\\_2018\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf)
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/speed\\_en.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf)
45. [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf) (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. [https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3\\_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf](https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf)

## Atención a los grupos vulnerables

Budapest, una de las regiones metropolitanas de Europa Central, ha puesto en marcha un plan de movilidad orientado a los peatones, con diversas medidas de aplicación para el periodo 2014-2030. Una de ellas es la revisión anual de las señales de tráfico en torno a las guarderías, escuelas y otros centros educativos. Esto se apoya con zonas adicionales de reducción del tráfico y de la velocidad. Estas zonas de velocidad reducida deben aplicarse sin señales adicionales, ya que las normas se explican por sí mismas. Para ello, se modificará el trazado de la carretera aumentando los bordillos o «islas de seguridad». Estas iniciativas se incluyeron como paquetes de medidas dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Budapest.

La Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP) sugiere varias directrices sobre cómo ayudar e interactuar con personas de movilidad reducida u otras discapacidades que necesitan ayuda. Además del consejo de tener paciencia, la UITP sugiere dirigirse directamente al pasajero, en lugar de hablar con un acompañante. Al conversar con una persona necesitada, el lenguaje corporal debe adaptarse al mensaje que se quiere transmitir oralmente para evitar confusiones. Además, debe respetarse siempre el espacio personal de las personas con discapacidad.

## Sensibilizar cambiando de perspectiva

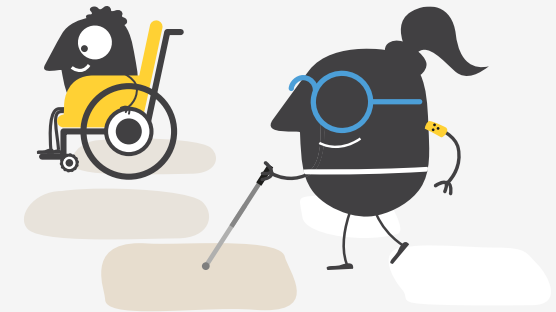


ie er i ie Vie a ustria

Viena y su agencia de transportes «Wiener Linien» son un gran ejemplo de inclusión de personas con movilidad reducida y personas invidentes o con discapacidad visual. Hubo intercambios entre políticos y los respectivos grupos de interés para fomentar la comprensión de sus deseos y necesidades. Se han establecido actividades de cooperación, como los «talleres de paseo», para reunir a personas con movilidad reducida, invidentes o con discapacidad visual y responsables políticos, para que caminen juntos en las proximidades de las paradas de transporte público. Estos intercambios aumentan la sensibilización. En las paradas de transporte público «Wiener Linien» se han instalado desde 1999 sistemas de pavimentación de baldosas o adoquines con surcos o protuberancias. Estos sistemas, muy extendidos, ayudan a las personas invidentes o con discapacidad visual a elegir el camino más seguro y rápido para entrar y salir del transporte público. Además, gracias a una iniciativa de amplia trayectoria de «Wiener Linien», todas las estaciones son accesibles a nivel del suelo.

## Intercambio abierto con personas con discapacidad para fomentar la empatía

Otras soluciones prácticas y fáciles de aplicar son las campañas de sensibilización. Algunos ejemplos de buenas prácticas en ciudades europeas son los talleres, los paseos por la ciudad con personas invidentes o con discapacidad visual y las campañas de información. Estas directrices temáticas subrayan tres ejemplos de las **MOBILITYACTIONS**. Un pueblo pequeño de la isla española de Mallorca organizó la «ciudad de las citas a ciegas», un proyecto que permite a la población experimentar la actividad de caminar sin ninguna visión, con la ayuda de una persona invidente de la comunidad local. El paseo conjunto por la ciudad dirige la atención hacia todo tipo de problemas de accesibilidad para sensibilizar sobre ciertas dificultades que plantean las infraestructuras. La ciudad francesa de Montargis, situada a 70 km al este de Orleans, organizó una campaña de sensibilización similar orientada al funcionariado electo. Experimentaron la ceguera, la sordera o la movilidad reducida mientras eran guiados a través de diversos obstáculos. Otra solución es la de la ciudad turca de Esmirna, donde personas con y sin discapacidades compartieron bicicletas tándem. En el curso de los paseos se identificaron varios obstáculos comunes.



50. [http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016\\_eng\\_v3.pdf](http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf)

51. [https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide\\_UITP-IRU-EDF\\_2016.pdf](https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf)

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktiler-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. [https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei\\_354241.pdf](https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf)

55. [http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\\_uid=qe0x0dQC](http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC)

56. [http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\\_uid=YwlvnTCo](http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTCo)

57. [http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\\_uid=FDtAT8xo](http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo)

## Peatonalización

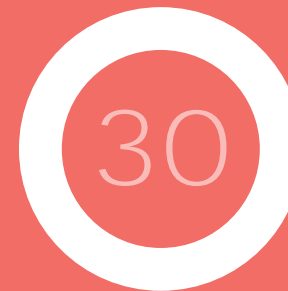
Los días o fines de semana sin coches son recurrentes en las celebraciones anuales de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD. Las medidas temporales que comenzaron como actividades de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD se han convertido, en muchos casos, en soluciones permanentes. Bolonia, ganadora del premio SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2011, implantó zonas sin coches en el casco histórico de la ciudad como medida temporal. Una década después, los fines de semana sin coches son un componente indispensable de la vida urbana de Bolonia. Estos ejemplos pueden inspirar a ciudades de toda Europa a iniciar transformaciones similares.

Dado que las iniciativas de peatonalización llevan su tiempo, la estrategia gradual adoptada en la capital eslovena de Liubliana es un ejemplo muy exitoso porque facilitó la peatonalización de más de 100 000 m<sup>2</sup> (equivalente a más de 140 campos de fútbol). La ciudad inició este proceso de revitalización a raíz del aumento del tráfico en el centro de la ciudad. Estas iniciativas se acompañaron con una revitalización de las riberas del río del centro de la ciudad y la construcción de más puentes peatonales sobre el río. Gracias a los productivos intercambios con los habitantes de Liubliana, estos procesos de largo plazo concebidos para reducir el tráfico de coches en la ciudad siguen gozando de un índice de aprobación del 88-95%.

## Reducir el tráfico y los límites de Velocidad en las ciudades

La peatonalización de calles enteras es una medida posible que bloquea la accesibilidad a determinadas zonas del tráfico de turismos. Sin embargo, las medidas de infraestructura más sencillas también pueden influir positivamente en la seguridad de los peatones. Un estudio alemán ha señalado diversas medidas de menor envergadura y sus efectos, por ejemplo, islas peatonales, ampliación de los bordes de las aceras, estrechamiento de la calzada o reverdecimiento de las calles, por citar algunas. Las islas peatonales son zonas separadas en la mitad de la calle que permiten a los peatones hacer una pausa al cruzar calles principales o secundarias muy transitadas, una medida especialmente útil para las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los niños. Esta sencilla medida de infraestructura reduce la velocidad, previene a los conductores y acorta la distancia de cruce de la calle. Esta última es también la razón principal del estrechamiento de calles, una medida que además sirve para reducir el tráfico.

Otra estrategia importante para mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas es reducir el límite de velocidad en zonas específicas de alto riesgo, o en una zona urbana entera. Aunque son varias las ciudades europeas que han reducido el límite de velocidad en zonas específicas, hay dos ejemplos recientes de especial interés: Bilbao, en España, y Bruselas, la capital belga. Bilbao ganó el Premio de Seguridad Vial Urbana de la UE en 2020 y Bruselas recibió el Premio a la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible en 2019.



Integrado en su PMUS, Bilbao puso en marcha un plan de movilidad segura en 2007 gracias al cual las muertes en carretera pasaron a ser tres al año como máximo desde 2011. Bilbao es la primera ciudad de más de 300 000 habitantes que ha aplicado un límite de velocidad de 30 km/h en el 87% de sus calles, un paso muy importante para mejorar la seguridad vial y reducir la contaminación acústica y otras externalidades negativas del tráfico de turismos. Estas medidas recibieron una amplia aprobación gracias a los debates integrales con las partes interesadas locales y a un sólido plan de comunicación para fomentar la aceptación de la medida por parte de los residentes. El temor de que el límite de velocidad de 30 km/h alargaría el tiempo de los desplazamientos y dificultaría la fluidez del tráfico resultó infundado. Otra transformación importante tuvo lugar en Bruselas, una ciudad que también impuso un límite de velocidad de 30 km/h en todas las calles a partir del 1 de enero de 2021, excepto en varias vías principales. El objetivo principal de esta importante medida es combatir la contaminación acústica y favorecer la seguridad vial. Los resultados fueron visibles tras un mes de aplicación de la medida, según los controles de velocidad realizados en varios lugares de la capital europea. Los datos indican que la velocidad descendió en promedio un 9% tanto en las zonas limitadas a 30 km/h como las de 50 km/h tras un solo mes de aplicación de la medida. En contra de lo que esperaba la población, los tiempos de los desplazamientos se han mantenido estables en general durante las horas punta y las horas valle.

58. [https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\\_upload/materials/participation\\_resources/2012/EMW\\_Best\\_Practice\\_Guide\\_2012.pdf](https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf)

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

# 5 Respuesta a la COVID-19

Esta sección destaca las diversas medidas de respuesta a la COVID-19 en materia de movilidad urbana y muestra estadísticas que han influido considerablemente en la vida pública de las ciudades europeas y de todo el mundo. En particular, nos centramos en los aspectos positivos de los cambios que ha habido en respuesta a la pandemia.

Los autores desean subrayar que otros proyectos, organizaciones e instituciones financiados por la UE han escrito ampliamente sobre el tema. La «SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility» (Guía temática del PMUS sobre planificación para una movilidad urbana más resiliente y robusta) y el «SUMP Practitioner Briefing on COVID-19» (Informe profesional del PMUS sobre COVID-19) ofrecen una orientación integral y ejemplos de buenas prácticas. Este documento contiene un breve resumen de algunas medidas seleccionadas.

El Pacto Verde Europeo apoya la recuperación pos-COVID-19 contribuyendo a reconstruir una economía más sostenible en la UE, creando oportunidades de empleo y reduciendo las desigualdades sociales. La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea tiene como objetivo ayudar al sistema de transporte europeo a recuperarse rápidamente de las graves repercusiones de la crisis por COVID-19 y ser más sostenible, inteligente y resiliente.



## Restablecer la confianza en el transporte público

En toda Europa y en todo el mundo, la COVID-19 provocó una reducción considerable del uso del transporte público. En algunas ciudades europeas, como Lyon y Niza, el uso del transporte público descendió entre un 85% y un 95 % a principios de 2020. En los Países Bajos se observó un descenso similar. La marcada disminución del número de pasajeros se debió en parte a preocupaciones infundadas por el riesgo de contagio del virus en trenes o autobuses. Sin embargo, los datos de las agencias gubernamentales alemanas y francesas para el control de la enfermedad indican que sólo entre el 0,2% y el 1,2% de los contagios de COVID-19 pueden rastrearse en todos los medios de transporte (terrestre, aéreo y marítimo). Estos resultados están respaldados por un estudio realizado en China mediante la evaluación de grupos relacionados con trenes de alta velocidad. El estudio subraya que el transporte público es muy seguro siempre que se disponga de un espacio adecuado para distribuir a los pasajeros y la exposición sea relativamente corta. Otros estudios realizados en Francia, Austria y Japón confirman que los viajes cortos en metro representan un riesgo mínimo, y se comparan con los viajes de varias horas en tren.

## El cambio hacia la movilidad activa

Junto a la importante reducción del uso del transporte público y el tráfico suburbano hubo un claro acercamiento a la movilidad activa, como los desplazamientos en bicicleta y a pie. Las administraciones municipales de toda Europa fomentaron este cambio de comportamiento estableciendo carriles bici permanentes o temporales. Un estudio alemán analizó los anuncios de Europa sobre el surgimiento de carriles bici durante la pandemia. Los investigadores indicaron que a partir de julio de 2020 se anunciaron 2000 kilómetros de estas nuevas infraestructuras. En numerosas ciudades grandes europeas surgieron los carriles bici, por ejemplo Berlín (23 km), Bruselas (40 km), Budapest (20 km), París (32 km) y Roma (150 km).

## Mejoras en la calidad del aire

Además del cambio a favor de la movilidad activa, las ciudades europeas observaron una reducción de los niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y partículas finas (PM<sub>2,5</sub>) durante el confinamiento de marzo de 2020. En comparación con el año anterior, las emisiones de NO<sub>2</sub> se redujeron mucho en ciudades europeas como París (54%), Milán (21%), Barcelona (55%) y Lisboa (51%), según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). En cuanto al NO<sub>2</sub>, los análisis del laboratorio meteorológico de la Universidad de la, lo que supone una reducción cercana al 35%.

Solo entre el 0,2% y el 1,2% de los contagios por COVID-19 se pueden asociar a los diferentes medios de transporte



(Sorbona de París (Francia) indican que las emisiones se redujeron en más de un 30% en las zonas urbanas de Austria, Bélgica, Bulgaria, Francia, Italia, España, Suiza y Portugal (donde las reducciones superaron el 50%). Las emisiones disminuyeron en las zonas urbanas de todos los países europeos evaluados. Lo mismo se aplica a las PM<sub>2,5</sub>, ya que todas las zonas urbanas experimentaron una reducción, excepto Polonia. Las reducciones más notables se dieron en Francia (18%), Italia (20,5%), Portugal (23,5%) y Eslovenia (18,4%).

La reducción del tráfico de vehículos también ha provocado una disminución de víctimas mortales en los accidentes de tráfico. De los 25 Estados miembros de la UE, 19 registraron un descenso de muertes en carretera en abril de 2020 en comparación con el mes de abril de los tres años anteriores. 910 personas perdieron la vida frente al promedio anterior de 1415 víctimas mortales

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>

64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>

65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>

66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>

67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>

68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>

69. [https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29\\_0.jpg](https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg)

70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>

71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Los autores recomiendan la información recopilada por los socios de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD, como los recursos sobre «COVID-19 y la movilidad», «reinventar las ciudades después de la COVID-19» y la Guía temática del PMUS sobre la resiliencia a la COVID-19.

## Medidas de seguridad en el transporte público

Varias ciudades europeas optaron por autobuses exclusivos para grupos vulnerables o trabajadores esenciales en el momento álgido de la pandemia de COVID-19, como la ciudad rumana de Iasi. En otras ciudades hubo medidas similares, por ejemplo en Dublín, que optó por mantener la frecuencia de los autobuses en las rutas vigentes a pesar de la disminución del uso del transporte público. Además, se adaptaron las rutas de los autobuses para evitar aglomeraciones en las paradas estrechas y dar cabida a los carriles bici en las calles de la capital irlandesa. El intercambio de información también es muy beneficioso en la lucha contra la pandemia, por ejemplo, información adicional sobre ocupación que se comparte a través de aplicaciones de teléfonos inteligentes por la Deutsche Bahn (Servicios Ferroviarios Alemanes) y los autobuses de Cataluña, España.

## Movilidad activa durante la COVID-19

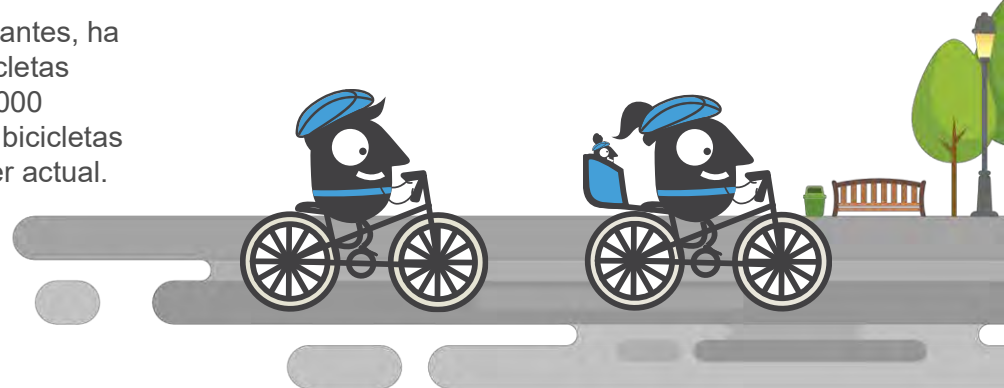
Dado que muchas personas eligen opciones de movilidad activa, como caminar o ir en bicicleta, los ayuntamientos han adoptado diversas medidas para fomentar la movilidad activa y reducir la carga de las infraestructuras de transporte público. Muchas ciudades ampliaron sus infraestructuras temporales de movilidad alternativa para crear soluciones permanentes. Al momento de la publicación de este documento, no se sabe si se mantendrán todas las medidas temporales, por lo que nos concentramos en una selección de medidas permanentes.

La ciudad italiana de Milán se inspiró en varias ciudades del mundo para replantear la distribución del espacio vial en el centro urbano. El documento político «Strade Aperte» (Calles abiertas) pretende ampliar los carriles bici y el espacio para los peatones con el fin de abrir las calles de la ciudad a la movilidad activa y alejar del foco de atención a los turistas. El programa Calles abiertas adopta soluciones destacadas de otras ciudades, como Berlín y Barcelona, para garantizar la plantación de árboles, la renovación de bulevares y la reestructuración de cruces con gran volumen de tráfico. Así como otras ciudades definieron un objetivo tangible que establecía un número concreto de kilómetros de carriles bici, el programa de Milán pretende crear un cambio de mentalidad para poner la mira en la movilidad activa.

Burdeos, región vinícola homónima de 250 000 habitantes, ha creado 78 kilómetros de carriles bici, puestos de bicicletas temporales en el centro de la ciudad y una flota de 1000 bicicletas de alquiler para estudiantes, así como 200 bicicletas eléctricas adicionales para reforzar la flota de alquiler actual.

## Aceleración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Bolonia, ciudad estudiantil y capital de la región italiana de Emilia-Romagna, ampliará en los próximos años su actual red de 145 kilómetros de carriles bici hasta alcanzar los 500 kilómetros. Sus planes para el uso de la bicicleta, elaborados en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), se aceleraron durante la pandemia de COVID-19. El 60% de los planes del PMUS de Bolonia, el Bicip Metropolitana, para conectar el centro de la ciudad y las zonas comerciales y residenciales de la región metropolitana, finalizaron a finales de 2020, según el alcalde de Bolonia. El PMUS desempeñó un papel fundamental, ya que permitió a la zona metropolitana y la ciudad de Bolonia aplicar rápidamente los planes existentes. Los planes de movilidad urbana sostenible tienen objetivos estratégicos a largo plazo, pero también incluyen metas a corto plazo. Esta flexibilidad ha permitido que otras ciudades que cuentan con un PMUS, como Amberes y Gante (Bélgica), Katowice (Polonia), Lisboa (Portugal) y Szeged (Hungría), aceleren las medidas acordadas durante la pandemia de COVID-19 en función del cambio de circunstancias y prioridades.



74. [https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/plp\\_uploads/PLP\\_COVID-PublicTransport.pdf](https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf)
75. [https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid\\_Mobility\\_Plan\\_22.5.20\\_FA\\_WEB.pdf](https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf)
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. [https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte\\_IT\\_200430\\_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416](https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416)
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. [https://pumsbologna.it/news/Ecco\\_la\\_Bicipolitana\\_il\\_piano\\_per\\_accelerarne\\_la\\_realizzazione\\_alla\\_luce\\_dell\\_emergenza\\_sanitaria](https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerarne_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria)
81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>



20 AÑOS  
SEMANA  
EUROPEA  
DE LA MOVILIDAD

