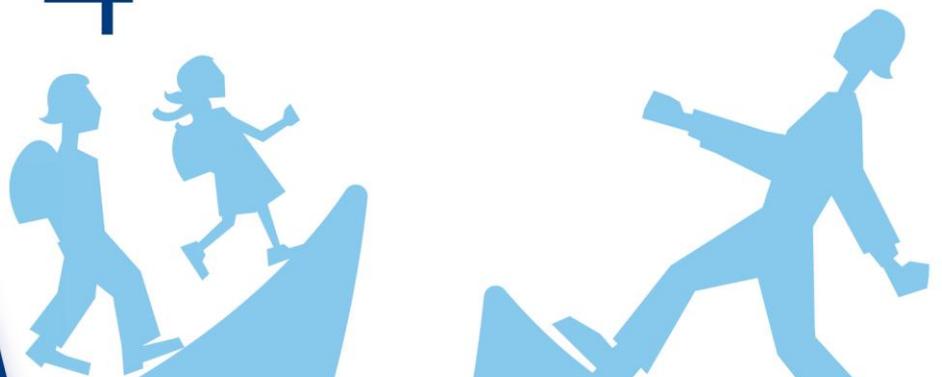


# Thematic Guidelines 2014



**Our streets -  
our choice!**  
Sept. 16-22



EUROPEAN  
**MOBILITY WEEK**



**Punto de Información Europeo**

EUROCITIES

1 Square de Meeûs

1000 Brussels

BELGIUM

Peter Staelens

Tel.: +32 2 552 08 66

[peter.staelens@eurocities.eu](mailto:peter.staelens@eurocities.eu)

**Autor:**

Lewis Macdonald

ICLEI – Local Governments for Sustainability

[lewis.macdonald@iclei.org](mailto:lewis.macdonald@iclei.org)

Much of the information in this document is sourced from the CIVITAS Initiative for cleaner and better urban transport and ELTIS – the urban mobility portal.

**Abril, 2014**

# Contenidos

<b>Introducción</b>	<b>4</b>
<b>Una calle mejor es tu elección</b>	<b>5</b>
<b>Echemos un vistazo más de cerca a la calidad de vida urbana</b>	<b>8</b>
<b>¿Cuáles son los efectos de las ciudades centradas en los coches?</b>	<b>12</b>
Salud	12
Medio Ambiente	13
<b>¿Cómo podemos aumentar la calidad de vida en nuestras ciudades?</b>	<b>15</b>
Las personas reclaman espacio	15
Apoyo a la regeneración con la reasignación de espacio	17
¿Cómo conseguimos que se unan los minoristas?	20
Formas comunicativas de viajar de manera sostenible	21
Evitando desplazamientos en coche innecesarios	22
<b>¿Cómo iniciar su campaña ?</b>	<b>24</b>
<b>¿Qué actividades organizar?</b>	<b>26</b>
Sea lo que sea que su ciudad esté haciendo este año, asegúrate de que...	29
<b>Recursos</b>	<b>30</b>

# Introducción

La Semana de la Movilidad Europea es la campaña más extendida en materia de movilidad sostenible en el mundo. Ésta tiene lugar todos los años del 16 al 22 de septiembre. El objetivo de la campaña es alentar a las autoridades europeas locales para que introduzcan y promuevan medidas sostenibles de transporte e inviten a la gente a probar alternativas al uso del coche.

Desde su introducción en 2002, el impacto de la Semana Europea de la Movilidad ha crecido de manera constante tanto en Europa como en el resto del mundo. Sólo el año 2013 vio la participación de 1.931 ciudades de 47 países. Un total de 8.623 medidas permanentes se han implantado, medidas que están enfocadas principalmente en infraestructuras para ciclistas y peatones, descongestión del tráfico, mejoras en la accesibilidad del transporte y la sensibilización sobre el transporte sostenible.

La semana culmina con el día de “¡Ciudad sin mi coche!”, donde las ciudades participantes dejan de lado una o varias áreas exclusivamente para peatones, ciclistas y transporte público por un día completo.

Cada año, la Semana Europea de la Movilidad contempla un tema diferente relacionado con la movilidad sostenible. El tema de este año, “Una calle mejor es tu elección”, se enfoca en los efectos del transporte sobre la calidad de vida urbana, y cómo podemos corregir el desequilibrio entre el espacio dado a los coches y el dado a ciclistas y peatones.

El objetivo de estas líneas temáticas es proveer a los coordinadores locales de la Semana Europea de la Movilidad de información de antecedentes en el tema e inspiración para llevar a cabo actividades de campaña adecuadas. La SEM anima a las autoridades locales a la redistribución y el rediseño de las calles y espacios públicos a favor de las personas.

Estas directrices ofrecen ideas concretas sobre cómo implementar todo esto y también ayuda a los coordinadores de la SEM a desarrollar actividades que respondan a los criterios del prestigioso Premio de la SEM.



aumentando.<sup>1</sup>

De acuerdo con un informe reciente del Eurobarómetro <sup>2</sup> sobre las actitudes de los ciudadanos europeos para la movilidad urbana, la calidad del aire continúa siendo el problema de transporte para la mayoría de ellos. Sin embargo, la congestión del tráfico, el ruido y los accidentes también constituyen preocupaciones importantes. La mayoría de los encuestados en todos los Estados Miembros de la UE distintos a Finlandia y Dinamarca pensaban que la congestión de las vías urbanas es un problema importante. Esta percepción se refleja también en lo que respecta a los accidentes de tráfico, y sólo en Finlandia, Letonia y Portugal el ruido del tráfico no se considera un problema importante.

En total, cada uno de estos tres aspectos es considerado como importante por el 70% de los encuestados en la UE.

Estos problemas no sólo afectan a los europeos a nivel individual. Los problemas con la infraestructura vial pueden tener graves repercusiones económicas, en particular en las zonas urbanas, que contribuyen en torno al 85% del PIB europeo. Congestión de las carreteras de la UE a menudo se encuentra en los alrededores de las ciudades y cuesta casi 100 mil millones de euros anualmente. Asimismo, contribuye de manera significativa a los niveles más altos de contaminación atmosférica y acústica. Además de los impactos ambientales, los estudios indican que las zonas urbanas no están cumpliendo con los objetivos de la UE para reducir las muertes en la carretera.<sup>3</sup>

El panorama general que muestra esta investigación es que los europeos tienden a ver sus ciudades como lugares desagradables y peligrosos para vivir o para pasar el tiempo. Y lo preocupante es que menos de una cuarta parte de los europeos cree que la situación del tráfico urbano mejorará en el futuro.

Las opiniones también difieren sobre quién debería ser el principal responsable de la reducción de tráfico en las ciudades, ya sea el público general, los gobiernos de las ciudades, las autoridades regionales o los gobiernos nacionales.

Sin embargo, existe una gran cantidad de conocimientos acerca de lo que se puede hacer para restaurar el equilibrio. En la misma encuesta del Eurobarómetro, medidas como la reducción de los precios del transporte público, la mejora de los servicios de transporte público, la mejora de las infraestructuras para la bicicleta y peatones, implementación de las

---

<sup>1</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/)

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_406\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf)

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/)

restricciones de acceso a determinados tipos de vehículos y la provisión de incentivos para carpooling o car-sharing (coche compartido) podrían marcar una gran diferencia tangible en la movilidad en Europa.

Teniendo en cuenta estas prioridades, existe un claro desafío para los planificadores al repensar en la manera en que las ciudades están funcionando. Una de las maneras más eficaces para los responsables políticos de hacerlo es a través de la reasignación del espacio, y por lo tanto influir positivamente en las decisiones que la gente toma. Debe existir un énfasis total en el equilibrio de la demanda para aumentar la movilidad de las personas y el crecimiento económico, junto con la necesidad de respetar el medio ambiente y proveer una calidad de vida aceptable a todo el mundo.

La comprensión de este desafío es fundamental para lograr el cambio sistémico necesario para una transición a nivel europeo a la cultura de movilidad, que es más equilibrada de todas las formas de movilidad, y también tiene una baja emisión de carbono y es sostenible para el futuro.

# Echemos un vistazo más de cerca a la calidad de vida urbana

Europa constituye el continente más urbanizado del mundo. En la actualidad, cerca del 70% de la población vive en ciudades. En la actualidad sobre un 70% de la población vive en ciudades<sup>4</sup>, y el uso de coches de combustible convencional también ha estado aumentando. Existen muchos ejemplos de este cambio en Europa: uno es el incremento de pasajeros/kilómetro transportados en coche en el Reino Unido a lo largo de las últimas cuatro décadas. En 1971, 313 miles de millones de pasajeros por kilómetro, es decir, un incremento del 220%.<sup>5</sup> Mientras tanto, la población del Reino Unido se incrementó de 55,9 millones en 1971 a 61,8 millones en 2009. Mientras que en ese mismo período el número de hogares con un vehículo en propiedad se mantuvo constante, cayó el número de hogares que no tenían un vehículo en propiedad, y los hogares que tenían en propiedad dos, tres o más vehículos se incrementaron.

La solución tradicional al incremento del tráfico de vehículos en nuestras calles ha sido aumentar las provisiones de espacio vial, esencialmente aumentar la oferta para satisfacer a la demanda. Sin embargo, está creciendo la evidencia que indica que crear capacidad vial adicional no es tan efectivo como se pensaba. En lugar de mejorar el flujo del tráfico, cada vez se reconoce más que esto contribuye a una mayor congestión de tráfico a través de un proceso conocido como la “inducción del tráfico”.

En el corto y medio plazo después de desarrollar más espacio vial, algunas personas utilizan este ahorro de tiempo, fruto de una menor congestión, para conducir más. A largo plazo, los carriles adicionales son absorbidos por los nuevos conductores y otros que han interiorizado el mensaje de que circularán más rápido, por lo que se crearán niveles de congestión similares o mayores que los que ya existían antes de que se creara más espacio vial para vehículos.

El incremento del tráfico de vehículos en vías urbanas implica una alta

---

<sup>4</sup> <http://www.eea.europa.eu/>

<sup>5</sup> <http://www.statistics.gov.uk/>

demanda de infraestructuras para el aparcamiento, otra vez a expensas del espacio público. Otro factor importante a considerar es que los coches permanecen estacionados la mayoría de tiempo. Un estudio en Reino Unido indica que “la media indica que un coche permanece aparcado en casa aproximadamente un 80% del tiempo, aparcado en otro lugar cerca de un 16% y sólo está en movimiento un 4% del tiempo<sup>6</sup>. De nuevo, esto tiene un gran impacto en el espacio urbano.

Más allá de esto, está claro que para muchas ciudades en Europa simplemente no existe más espacio para ampliar las carreteras más allá de aliviar la congestión del tráfico, y hay una creciente toma de conciencia de las contribuciones a los problemas causados por el diseño de las ciudades en torno a los coches. Esto significa que se requieren soluciones más creativas y equitativas en términos del uso de las vías.

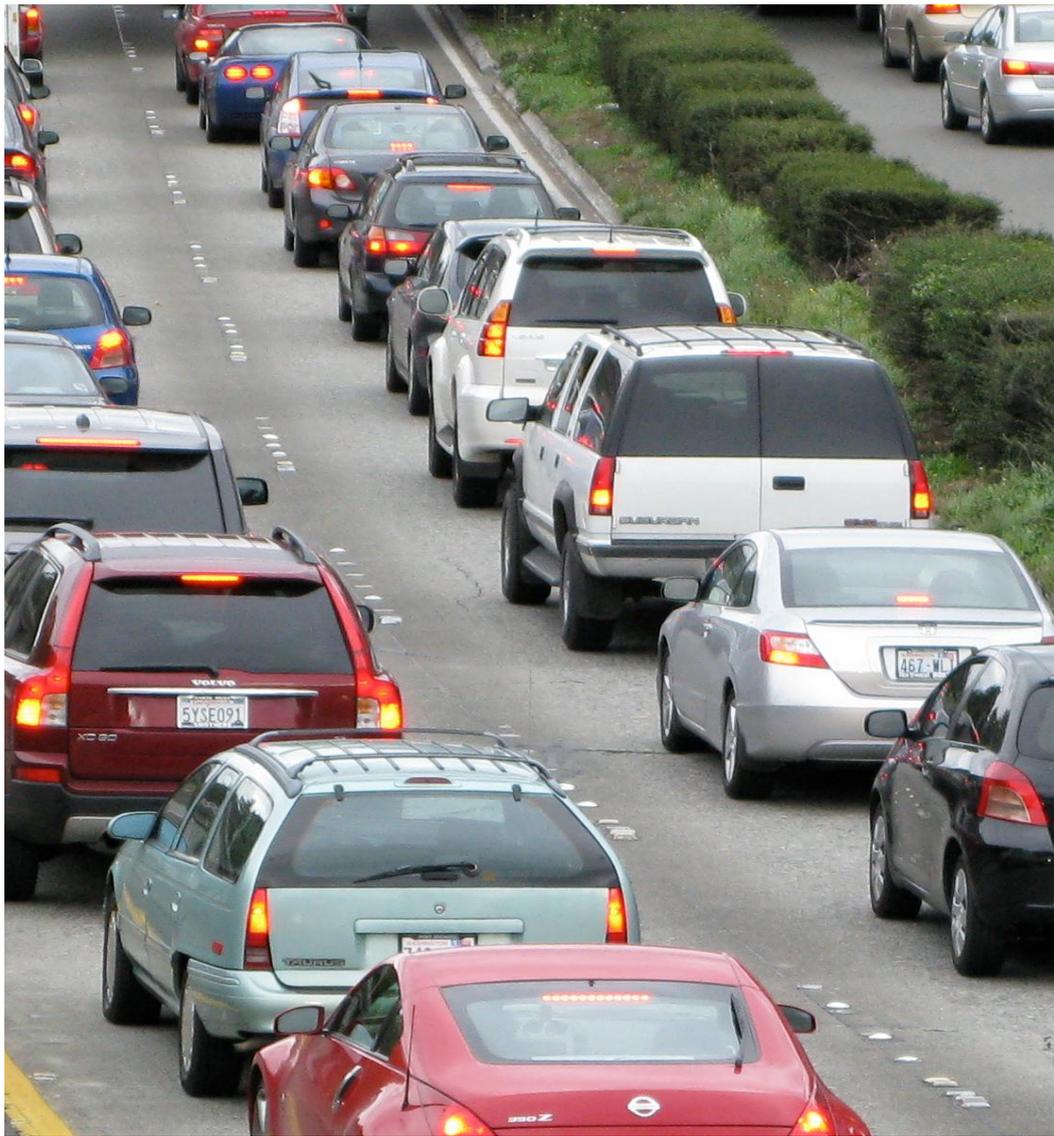
Algunos de los impactos del incremento y congestión del tráfico sobre la calidad de vida urbana son los que siguen:

- Accidentes: sobre 40.000 muertes anuales tienen lugar en las vías de Europa, y los índices de accidentes son cuatro veces más altos en zonas urbanas que en zonas rurales.
- Contaminación del aire: múltiples efectos incluyendo el Calentamiento Global, impactos negativos en la salud y el correlativo incremento en el gasto público en salud y el deterioro de los edificios.
- Biodiversidad: la contaminación del tráfico, los ruidos, las colisiones con vehículos y el terreno utilizado para las infraestructuras de tráfico impacta negativamente sobre las especies de animales y la vegetación que debería poder desarrollarse en las ciudades.
- Caída en la eficiencia económica: la congestión del tráfico, la contaminación y los accidentes derivan en costes significantes, tanto directos como indirectos.
- Consumo de energía: las tendencias muestran que el transporte consume un 4% más de energía cada año, lo cual quiere decir que su energía total se dobla cada 20 años.
- Equidad: Cerca de un tercio de los hogares en Europa no tienen acceso a un vehículo. Éstos sufren los efectos negativos del incremento del tráfico sin recibir ningún beneficio de movilidad.

---

<sup>6</sup><http://www.britishparking.co.uk/>

- Pérdida de actividad económica: los centros de las ciudades, foco tradicional de la actividad económica, se enfrenta a competiciones desde zonas de aparcamiento menos congestionadas en la periferia de las ciudades.
- Pérdida del espacio urbano: las infraestructuras para el transporte motorizado ocupa grandes cantidades de terrenos valiosos en el centro de las ciudades, y hace que se reduzcan las ventajas de los espacios abiertos.
- Ruidos y vibraciones: El transporte es una gran fuente de contaminación, y se ha demostrado que causa problemas de salud y medioambientales, así como daños en edificios históricos.
- Aislamiento: Las carreteras urbanas congestionadas, junto con la falta de infraestructuras alternativas suficientes pueden llevar a las comunidades a aislarse social y económicamente de la zona urbana más grande.
- Intrusión visual: las cualidades estéticas de las ciudades pueden verse reducidas por los vehículos aparcados y las infraestructuras relacionadas. En particular, esto puede tener un impacto en el potencial turístico de la ciudad.



Copyright: Oran Viriyincy, Flickr.com

# ¿Cuáles son los efectos de las ciudades centradas en los coches?

## Salud

El predominio actual de los vehículos de combustible convencional en las carreteras de nuestras ciudades trae consigo una serie de impactos que han demostrado tener una repercusión directa en la salud de las personas.

Uno de los impactos en la salud más evidentes de priorizar las infraestructuras para los vehículos motorizados es que se desaliente el uso de otras formas de transporte. Dos tercios de la población adulta en la UE no llega a los niveles recomendados de actividad física, un factor que contribuye a los problemas de salud asociados con el exceso de peso, incluyendo las enfermedades cardiovasculares y problemas ortopédicos. Además, los impactos negativos en estética, seguridad y medio ambiente resultantes del tráfico convierten las actividades de paseo y ciclismo en las ciudades en algo desagradable para aquellas personas que quieren hacer una transición del vehículo a otros medios de transporte más activos.

Los problemas de salud asociados con la contaminación del aire de los automóviles de combustible convencional están bien documentados. La exposición a los productos químicos y los compuestos derivados de las emisiones de escape se vinculan con una serie de problemas de salud como el asma, infecciones pulmonares, cáncer, trastornos reproductivos y problemas de desarrollo en niños de temprana edad.

Existe una evidencia sobre la conexión entre la exposición prolongada a la contaminación acústica y las consecuencias adversas para la salud<sup>7</sup>. Éstas incluyen el aumento en la presión de la sangre e hipertensión, y una reciente meta-análisis llevada a cabo por la Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente ha evidenciado que el ruido del tráfico es un “factor de riesgo importante para las enfermedades cardiovasculares”.<sup>8</sup> La contaminación acústica también se relaciona con el estrés, trastornos de sueño y afecta al

<sup>7</sup> <http://www.thelancet.com/>

<sup>8</sup> <http://www.noiseandhealth.org/>

rendimiento cognitivo, en particular a aquellos niños en edad escolar.

A partir de este breve repaso, podemos deducir que, con una menor cantidad de tráfico, ¡nuestras ciudades serían sin duda los lugares más saludables para vivir y trabajar!

## Medio Ambiente

Junto con las graves consecuencias para la salud humana, las ciudades planificadas con un enfoque en los vehículos pueden traer muchos problemas ambientales.

No sólo son los seres humanos los que sufren la contaminación del aire generada por los transportes, sino que los animales también sufren mucho, tanto su salud como sus ecosistemas se ven afectados. Los contaminantes, incluyendo metales pesados, encuentran su lugar en las cadenas alimenticias de los animales y los seres humanos por igual. Es particularmente importante preservar la biodiversidad en áreas urbanas, y también es un indicador de la salud general de los ecosistemas, y es a menudo el único contacto que los habitantes urbanos tienen con la naturaleza. El tráfico de vehículos constituye también un serio riesgo de lesión o muerte de los animales, especialmente los pájaros, que cruzan las vías urbanas. Por otra parte, se ha demostrado que el ruido del tráfico persistente causa problemas en las aves, como por ejemplo en el caso del establecimiento y mantenimiento de los territorios o la atracción de la pareja, lo que dificulta la reproducción con éxito y la cría de las aves amenazadas.<sup>9</sup>

En cuanto al entorno construido, la suciedad de los escapes de los vehículos se acumula en fachadas y ventanas y puede cambiar el aspecto de la calle, lo que a menudo conlleva altos costes de limpieza. La lluvia ácida corroe las fachadas de los edificios, lo que resulta en la pérdida de complejos detalles y la degradación de estatuas y monumentos. Las vibraciones procedentes del tráfico también pueden dañar la integridad estructural de los edificios y provoca aumentos en los costes de mantenimiento. Esto puede ser especialmente destructivo para los edificios históricos, que nunca fueron diseñados para hacer frente a los problemas que trae el tráfico motorizado.

Los efectos de la contaminación del aire en la atmósfera de la Tierra y su contribución al cambio climático son bien conocidos. El transporte en todo el mundo es un importante contribuyente a las emisiones de gases de efecto

---

<sup>9</sup> <http://www.ecologyandsociety.org/>

invernadero, en particular en los países desarrollados, donde el uso del transporte privado motorizado es mayor. Los aumentos en las temperaturas globales y los efectos del cambio climático no muestran signos de desaceleración, por lo que la necesidad de cambio es cada vez más urgente. El dióxido de carbono y otros compuestos producidos por las emisiones de escape contribuyen al calentamiento global. Los resultados, cuyo impacto está aumentando la consciencia acerca del problema, incluyen condiciones meteorológicas extremas, el aumento del nivel del mar y el aumento de la desertificación.

El camino hacia la disminución de los impactos ambientales y de salud relacionados con el transporte ya se ha establecido: ¡todo lo que se necesita ahora es la voluntad política y social para lograr el cambio!

# ¿Cómo podemos aumentar la calidad de vida en nuestras ciudades?

Las ciudades y los municipios pueden emplear numerosas técnicas y políticas para mejorar la calidad de vida urbana y recuperar espacios y recorridos que ahora ocupan los vehículos privados. No existe una única receta para el éxito, y cada ciudad deberá encontrar la combinación que mejor funcione para ellos. En esta sección vamos a explorar algunos métodos que ya han sido probados e implementados en las ciudades europeas.

## Las personas reclaman espacio

Las personas reclaman el espacio que ocupan los vehículos de motor para poder disfrutar y volver a conectar las zonas comunes es una de las ideas principales de este año. Dos campañas recientes, ambas de Bélgica, han puesto en acción esta idea con un gran efecto.

La ciudad de Gante es ahora la segunda ciudad de la “Iniciativa Calles Vivas” ([Living Streets initiative](#)). Originalmente concebida por 25 voluntarios desde la Alianza del Clima (Climate Alliance) de la ciudad en la misión de diseñar cómo se vería la movilidad paisajística de Gante hacia el año 2050. La idea central es la de la vida en la ciudad esencialmente libre de coches, complementada con una buena oferta de transporte público y de infraestructuras para peatones, y la infraestructura para ciclistas reemplazaría la necesidad del uso del día a día de los coches para viajar, mientras que el coche compartido permitiría a las personas acceder a un vehículo cuando realmente lo requieran.

Dos calles de Gante aceptaron el reto de convertirse en “Calles Vivas”. Se dieron presentaciones a todos los residentes para asegurarse de que estaban al tanto de lo que se planeó durante junio de 2013. Había tres grandes objetivos: Experimentar la movilidad sostenible, crear un enfoque diferente para el espacio público y fomentar la interacción social entre los residentes.

Aparte de estos objetivos, no existían actividades estrictas previstas para el mes. Los patrocinadores donaron dinero para comprar bancos y decoración, se regalaron vehículos como bicicletas eléctricas y de carga, y se subvencionaron viajes en transporte público y taxi. Esto convirtió la calle en un espacio social, y no sólo en un conducto que la gente utiliza para ir de sus casas al trabajo o de compras.

Aunque la iniciativa da prioridad a las acciones de los residentes locales, la cooperación con la Ciudad de Gante fue algo necesario e incalculable. Los Departamentos de Medio Ambiente y Movilidad de la ciudad colaboraron en la organización de reuniones con la policía, gestión de la prestación de servicios tales como la recogida de basuras y la obtención de permisos para el cierre de las dos calles que participaron. Gracias al éxito de los experimentos de las primeras “Calles Vivas”, una segunda ronda de iniciativas se llevarán a cabo y serán apoyadas en el transcurso del año 2014.

Otro buen ejemplo es el “Picnic en la Calle” (‘Picnic the Streets’), que fue sugerido por primera vez por el belga Philippe Van Parijs. Van Parijs pidió más espacio para los peatones y actividades de ocio en el Bulevar Anspach, a las afueras de la Bolsa de Bruselas, poniendo el ejemplo de la campaña para la peatonalización de la Grand Place de la década de 1970 para exponer lo que podría llegar a lograrse. Las editoriales de varios periódicos locales y nacionales y la campaña llamada “Picnic en la Calle” se unieron a su idea.

El primer picnic tuvo lugar en la tarde del 10 de junio de 2012, cuando cientos de personas pararon el tráfico en el Bulevar Anspach y comenzó a realizar juegos, tomar aperitivos y a relajarse. Esto fue seguido por picnics similares a lo largo de ese verano y del aniversario del primer picnic en junio de 2013. La campaña captó la atención del nuevo alcalde de Bruselas, que anunció planes para cerrar al tráfico algunas zonas del centro de la ciudad.

Sin embargo, ambos movimientos fueron espontáneos y no fueron encabezados por los respectivos gobiernos de las ciudades. ¿Cómo pueden las ciudades apoyar movimientos que podrían generar nuevas ideas para la reasignación del espacio, sin que su influencia se vuelva muy arrogante? Una buena norma general es que sirvan de fuente las ideas locales. Escuchar las preocupaciones de los ciudadanos y proporcionar espacio a las soluciones que deben desarrollarse, como los municipios de Gante y Bruselas han hecho. Acudir a la comunidad o a grupos a favor del Medio Ambiente locales con la idea de colaborar en la reasignación del espacio también puede ser una buena estrategia. Yendo un paso más allá, las ciudades podrían ofrecer financiación para proyectos y programas para abordar cuestiones innovadoras, como Transport for London (Reino Unido) ha hecho recientemente.

Fuera de Europa, el gobierno local de Los Ángeles (E.E.U.U.) está

apoyando un programa para su ciudad que busca mejorar y ampliar el espacio público. El proyecto, titulado “La gente de la Calle” ([People Street](#)), anima a los grupos locales de la comunidad a trabajar con la ciudad en el desarrollo de espacios públicos temporales por un año, principalmente mediante la reutilización de las calles o plazas de aparcamiento. Estos nuevos espacios pueden ser permanentes, si se muestra suficiente apoyo por parte de la comunidad local. Ya se han creado numerosos espacios en Los Ángeles con la ayuda del proyecto, y ahora la ciudad invita a presentar solicitudes para la creación de nuevos espacios cada otoño.

Existen diversas iniciativas y campañas de todo el mundo que trabajan desde la base de un esfuerzo para recuperar el espacio público en base a los principios y herramientas básicas para ayudar a la gente a pensar cómo pueden hacer que sus calles y barrios sean lugares más agradables. Dos de estas organizaciones son la Alianza de las Calles con Vida (Living Streets Alliance) y el Proyecto para Espacios Públicos (Project for Public Spaces), que ofrecen una gran cantidad de materiales y recursos en sus páginas web.

## **Apoyo a la regeneración con la reasignación de espacio**

Mientras que los residentes pueden proporcionar a menudo las ideas y el impulso para hacer cambios sobre la forma en que utilizamos nuestras calles, los gobiernos locales reconocen cada vez más que dejar más espacio a los peatones y al transporte público puede hacer que los centros urbanos se conviertan en lugares más atractivos donde vivir, trabajar y relajarse. Si, además, lo hace de una manera inteligente, incluyendo las aportaciones de las partes interesadas, el resultado pueden ser calles más limpias y centros de ciudades más prósperos, tal y como muestran los siguientes ejemplos. Los siguientes estudios de caso que se muestran en este apartado pueden encontrarse en la publicación de la Comisión Europea [‘Reclaiming city streets for people.’](#)

Uno de los mejores ejemplos de reversión del deterioro urbano procede de la ciudad de Kajaani (Finlandia). Al principio de la década de 1990 el centro de la ciudad estaba en decadencia debido a una combinación de factores, como la congestión del tráfico en la calle principal y la plaza de la ciudad, había sufrido un gran descenso de la población y contaba con un gran número de viviendas vacías que condujeron a esta decadencia urbana.

La estrategia de Kajaani fue peatonalizar y embellecer estas zonas, que están altamente congestionadas, actuando conjuntamente con un consorcio de promotores, propietarios de negocios y residentes. Como resultado, se invirtió

la decadencia del centro de la ciudad y tanto los residentes como los negocios locales consideran que el cambio ha mejorado el ambiente en la ciudad.

Wolverhampton (Reino Unido) también estaba sufriendo por el colapso de la industria manufacturera en la ciudad, con un alto desempleo como resultado. Entre 1987 y 1991 se introdujo una estrategia de transporte de cuatro fases con el objetivo no sólo de lograr un impacto significativo en los viajes, sino establecer Wolverhampton como destino de compras para la región. El acceso al centro de la ciudad se limitaba a los autobuses, taxis, peatones y ciclistas, mientras que el resto del tráfico se redirige alrededor de la circunvalación exterior. Además, se realizaron mejoras estéticas en las calles y plazas, convirtiendo la ciudad en un lugar más limpio, más seguro y más atractivo. La imagen de la ciudad ha seguido mejorando desde entonces.

La contaminación del aire es una gran preocupación en Nuremberg (Alemania), donde la alta congestión y la contaminación del aire relacionada con el tráfico estaban causando la decadencia de los edificios históricos y problemas de salud a sus habitantes. El proceso de eliminación de los coches del centro de la ciudad duró cerca de una década, desde 1989, y se ha convertido desde entonces en un agradable centro de ciudad donde la gente puede pasar el tiempo de manera agradable y con mayor calidad de vida. Además, la congestión del tráfico se ha reducido en las calles que rodean el centro de la ciudad, y se han producido importantes mejoras en la calidad del aire.



Copyright: interbeat, Flickr.com

## ¿Cómo conseguimos que se unan los minoristas?

A menudo ciertos grupos, particularmente los propietarios de negocios en los centros urbanos, se oponen a las mejoras de infraestructura para reducir el tráfico. Su preocupación es que, la reducción de la capacidad de los compradores para conducir sus coches hasta el centro de la ciudad les haga daño al hacer a las personas propensas a depender de los centros comerciales ubicados en las afueras de la ciudad. El apoyo y la inclusión de las empresas puede ser críticamente importante en el desarrollo de planes de peatonalización, ya que todavía deben tener facilidades para recibir y hacer entregas de sus productos, incluso si otro tipo de vehículos no se permiten en la zona.

Una táctica interesante para la SEM de este año podría ser alentar a las empresas locales para que ofrezcan descuentos a las personas que utilizan el transporte público o la bicicleta para sus desplazamientos. Un gran número de ciudades que han participado anteriormente en la campaña han ofrecido descuentos a las personas que practican la movilidad sostenible en el transcurso de la semana (en cooperación con las empresas locales). A cambio, las empresas pueden obtener publicidad gratuita y la posibilidad de que los clientes regresen al finalizar la semana.

Algunas ciudades están consolidando esta idea en forma de medidas permanentes. El proyecto llamado "BiciClima" en Iglesias (Italia) desarrollará mapas de rutas en bicicleta por la zona con los logos de las empresas asociadas impresos, donde los usuarios del sistema de intercambio de bicicletas podrán recibir descuentos en sus compras.

Existen también ideas a menor escala que pueden ayudar a aliviar las preocupaciones de los minoristas. En Friburgo (Alemania), la principal zona comercial reside en el centro de la ciudad, que es compacta y peatonal en gran medida. Por eso, la empresa de transporte público local tiene la Päcklebus, un lugar donde los ciudadanos pueden depositar sus compras de manera segura por un módico precio y recogerlas al final del día, quedando así libres para disfrutar de un almuerzo o tomar un café.

## Comunicando las maneras de viajar de forma manera sostenible

Esto puede ser especialmente importante para las ciudades populares entre los turistas, y muchos de ellos pueden practicar la movilidad sostenible en casa. Aun así no se dan cuenta de las posibilidades para caminar o de ir en bicicleta existen, o cómo se puede utilizar con eficacia el transporte público. Por ello, se debe informar adecuadamente a los visitantes acerca de las opciones de transporte sostenibles que tienen a su disposición. Por otra parte, la creación de recursos y herramientas en materia de movilidad sostenible siempre será de utilidad para los habitantes de la ciudad, tanto si llevan años viviendo allí o si simplemente se han mudado recientemente.

Los planes de viajes de negocios son una buena iniciativa para reducir el número de kilómetros recorridos por los vehículos privados y los niveles de emisiones. Las empresas interesadas, previa consulta con el Consejo de la ciudad, pueden desarrollar juntos un plan de viaje que estimule el car pooling (coche compartido), el ciclismo y el transporte público. También se anima a escuelas, universidades, hospitales y otras instituciones a hacer lo mismo, poniendo en marcha así un plan para sus estudiantes, visitantes y demás personal. Alentar a los viajeros para que piensen de diferentes maneras para planear su viaje puede traer un cambio permanente hacia vías sostenibles.

Una guía para viajar de manera sostenible por el centro de la ciudad de Berlín (Alemania) ([A guide to travelling sustainably in the city centre of Berlin](#)) fue lanzada recientemente en inglés, y proporciona itinerarios “paso a paso” para hacer turismo a pie, en bicicleta y en transporte público. En el enlace en inglés podrá encontrar más información sobre las maneras en las que Berlín apoya la movilidad sostenible, e incluye enlaces a documentos de políticas específicas.

La ciudad portuguesa de Aveiro desarrolló mapas ([The Portuguese city of Aveiro developed maps](#)) para mostrar a los habitantes los espacios públicos disponibles y el tiempo que se tarda en recorrerlos, con la esperanza de cambiar las impresiones acerca de caminar por el centro de la ciudad y demostrar también cómo moverse en lugar de conducir es una actividad sencilla. Esta medida ha sido respaldada por señales en las vías peatonales ubicadas, especialmente, en el centro de la ciudad.

Cádiz (España) ha llenado de color las rutas pintando las aceras en las calles estrechas del casco antiguo, ofreciendo a los visitantes y turistas una gran variedad de alternativas para explorar la zona y reducir la necesidad de

conducir en esta zona histórica de la ciudad.

## **Evitando desplazamientos en coche innecesarios**

La mayoría de los desplazamientos urbanos en coche son menores de seis kilómetros. Evitando este tipo de desplazamientos, que podrían ser realizados a pie, en bicicleta o en transporte público, se lograría la reducción de las emisiones, la congestión y reducir el peligro para los demás usuarios de las vías.

Las estrategias para el uso de la bicicleta para la ciudad e infraestructuras para el ciclismo son dos alternativas más al uso del coche. Este tipo de planes se han convertido en un punto en común en el paisaje urbano de Europa. París, Bruselas y Dublín, y la lista continúa. Pero no son sólo las capitales de los países las ciudades que se están sumando a la acción. Donostia-San Sebastián presentó su plan en 2009 y ha visto el número de usuarios aumentar año tras año, llegando a más de 5.000 en 2011, lo cual es un signo de que los viajes en coche para distancias cortas se están perdiendo a favor de métodos más sostenibles.

Las infraestructuras y otras medidas que mantengan a los ciclistas en un ambiente adecuado de seguridad también reforzará en gran medida el número de ciclistas en las vías. Holanda se considera un lugar especialmente bueno para los ciclistas, y una ciudad en particular podría ser Houten, cerca de Utrecht. El diseño de Houten incluye una densa red de rutas directas para ciclistas por toda la ciudad. Este plan está complementado con excelentes infraestructuras de estacionamientos. El gobierno de la ciudad, además, promueve fuertemente el uso de la bicicleta y también caminar – casi el 80% de sus habitantes hacen ejercicio de manera activa durante más de 2,5 horas a la semana, frente a la media nacional holandesa del 55%.

Los gobiernos de Noruega, Escocia y Gales han desarrollado legislaciones nacionales y estrategias para lograr simultáneamente una mejor prestación a los peatones, así como para aumentar el número de ciudadanos de esos países que caminan cuando se trata de distancias cortas, en lugar de utilizar sus coches. En cuanto a estos documentos, se da una gran cantidad de información que sirve de base sobre la forma de proporcionar el espacio y las instalaciones adecuadas para los peatones, por lo que caminar se convierte en la opción más lógica y agradable en distancias cortas.

Finlandia y los Países Bajos también están promoviendo el teletrabajo a través de campañas nacionales. El teletrabajo reduce la necesidad de los

desplazamientos a la oficina, que a su vez reduce la demanda del espacio vial para los vehículos privados. Para las personas, esto significaría que no deben malgastar su tiempo en trayectos, por lo que verían su día alargado.

En muchas ciudades grandes como Londres, París, Berlín o Amsterdam, los desplazamientos en transporte público son realmente costosos. Los préstamos destinados al uso de transporte público para hacer frente al coste de abonos anuales y así hacerlos más baratos son una manera de asegurarse que los autobuses y tranvías son utilizados antes que los vehículos privados. Además, cada vez más ciudades están experimentando con el transporte público fuertemente subsidiado, o incluso completamente gratuito para los residentes de la ciudad. El ejemplo más famoso es el de Tallín (Estonia).

Muchas ciudades han dado el paso proporcionando una serie de servicios municipales online, lo que permite a los residentes evitar viajes al Ayuntamiento para llevar a cabo tareas administrativas. Perugia (Italia) cuenta con un centro de ciudad bastante inaccesible para los vehículos privados. Por eso, el rediseño de la página web municipal y la oferta de una serie de servicios digitales hizo posible la reducción de la necesidad de viajar, ahorrando así tiempo, consumo de combustible y, por tanto, emisiones.

# ¿Cómo iniciar su campaña?

**Comience el año analizando el tema**, atendiendo a lo que implica la búsqueda de un enfoque que se adapte a la ciudad y al contexto nacional. Elija un gancho medioambiental, emocional, económico o cualquier otro que pueda ser transferido a otras áreas. Cree un valor empático. Planee cómo iniciar el cambio utilizando recursos como el Manual de la SEM, que contiene múltiples detalles.

**Asegúrese el apoyo político.** Si su administración tiene dificultades para comprender el tema de la calidad de vida urbana, ya que no lo perciben como un problema en su ciudad, pregunte a sus coordinadores nacionales para obtener una carta de apoyo a este tipo de medidas. Ellos mismos han recibido una de los Comisarios Europeos responsables de Medio Ambiente y Transportes.

**No sea demasiado polémico o negativo** en los mensajes que desea transmitir. No podemos esperar, siendo realistas, que los coches, camiones y otros vehículos de carretera desaparezcan permanentemente de las vías, pero podemos demostrar que hay una gran variedad de opciones abiertas a las personas y a las empresas para moverse de manera sostenible. Puede basarse en el material que está siendo desarrollado en la campaña homóloga, [Do the Right Mix](#).

**Demuestre sus evidencias.** ¿Cuáles son los hechos y las cifras relativas a la calidad de vida urbana y los problemas relacionados con el transporte que surgen en su país? ¿Existen encuestas sobre el uso del transporte y sobre los aspectos a nivel nacional o local que se puedan utilizar como prueba? Utilice estos datos como prueba para subrayar sus mensajes dirigidos a distintos grupos.

**Cree asociaciones eficaces.** Mire su plan de campaña y sus objetivos. ¿Quiénes son los grupos en mayor situación para hacer una campaña active y relevante para la mayoría de la gente? ¿Tiene su ciudad una fuerte comunidad de la Agenda 21? Trabaje con ellos. ¿Necesita algún tipo de respaldo de expertos, centrándose en la salud? Cuento con algunos médicos. ¿Quiere enfocar la campaña en el clima? Cuento con meteorólogos, climatólogos y otros grupos ambientalistas locales.

**Básese en iniciativas existentes.** Ya sea a nivel local, regional o nacional, seguramente existan unas iniciativas que se relacionen con el

enfoque de la campaña. Alinearse con éstas puede fortalecer la campaña, ampliar los mensajes e incluso ahorrar un poco de esfuerzo.

# ¿Qué actividades organizar?

Una vez que su estrategia de campaña esté decidida, necesitará tácticas y actividades para atraer la atención a lo que pretendes lograr. ¡Aquí tiene algunas ideas!

- El Día sin Coche (22 de septiembre) ofrece una oportunidad particularmente buena para experimentar con nuevos modelos de tráfico y transporte sostenible. Muchas ciudades aprovechan la ocasión para establecer zonas ecológicas y peatonales para el día u organizan grandes eventos abiertos en el espacio público liberado.
- Emplee la semana para llevar a cabo sondeos ciudadanos acerca de qué piensan sobre el uso del transporte público en tu ciudad, qué cambios les gustaría ver y qué les convencería para dejar el coche en casa.
- Promocione los beneficios del transporte público y las formas de transporte no motorizadas –por ejemplo, alentando a los empleados del Gobierno local o el sector público a caminar, usar la bicicleta o el transporte público-.
- Haga un uso creativo del espacio de aparcamiento a través del desarrollo de ‘parklets’ –pequeños parques públicos que solo ocupan el espacio de una plaza de aparcamiento pero que ofrecen espacio adicional para que los transeúntes disfruten de la calle.
- Mida la calidad del aire en su ciudad a lo largo de la semana e involucre activamente a escolares y estudiantes en el proceso de monitorización. Comunique los resultados al público y resalte el impacto positivo de las iniciativas de transporte sostenible en la calidad del aire.
- Fomente la conciencia sobre el hecho de que los viajes cortos pueden cubrirse a través del uso de bicicletas, de paseos o de transporte público, actividades que además conllevan beneficios para la salud y el medio ambiente. Lance una campaña de carteles para conseguir que los ciudadanos dejen el coche en casa para los trayectos más cortos.
- Ofrezca planes de movilidad individualizados. Asegúrese de adoptar un acercamiento dedicado a individuos o a grupos específicos tales como aquellos que diariamente viajen entre su hogar y el trabajo.

- Más y más entidades locales están empleando los medios de comunicación sociales como otra forma de llegar al público. Haga saber cómo se desarrolla el plan y qué medidas van a tomarse a través de Twitter. Escriba en tu página de Facebook.
- Establezca un punto de información de movilidad para ofrecer consejo gratuito a los residentes locales acerca de las opciones de movilidad existentes.
- Cree una calculadora personal de emisiones en la página web de su municipio o de tu portal de viajes.
- Haga el lanzamiento del Traffic Snake Game en las escuelas locales. ¡La escuela con el menor número de viajes de coche hacia y desde la misma gana!
- Recompense a las personas que usen el transporte sostenible durante la Semana de la Movilidad Europea con bonos y descuentos.
- Organice competiciones de fotografía, video o dibujo acerca de previsiones sobre movilidad en su ciudad en un periodo de veinte años.
- Organice iniciativas de arte urbano para atraer la atención hacia los espacios públicos.
- Muestre al público cómo es un centro libre de coches. Haga que los ciudadanos se habitúen a dejar sus coches en casa más de un día al año. ¡Implante domingos libres de coches!
- Haga una oferta especial en los bonos mensuales en septiembre, o al menos en la Semana de la Movilidad Europea.
- Haga que el transporte público sea gratis en el Día de En la Ciudad sin mi Coche para alentar la participación.
- Trabaje con compañías de coche compartido para lanzar ofertas de suscripción a precio reducido durante la Semana de la Movilidad Europea 2014.

- Organice una competición de ciclismo entre vecindades o lugares de trabajo.
- Ofrezca talleres de trabajo en materias tales como la reparación de bicicletas o el ciclismo seguro.
- Organice viajes a los locales de los operadores de transporte locales.

## Sea lo que sea que su ciudad esté haciendo este año, asegúrese de que...

- ¡Se une a ciudades de toda Europa para organizar un día libre de coches con grandes eventos públicos el 22 de septiembre! Pero planifique suficientemente bien y con antelación – ¡cortar calles al tráfico puede ser un reto burocrático!-
- Dale a “Me gusta” a la página de Facebook de la Semana de la Movilidad Europea y sigue a @mobilityweek y @seumov2014 en Twitter. Comparta sus fotos con nosotros a través de Flickr.
- Use sin timidez el logo de la Semana de la Movilidad Europea y hágalo siempre unido a la bandera de la UE.
- ¡Promueva el Hashtag de la Unión Europea #EU4LifeQuality a través de tus medios y herramientas de comunicación!

Estas son solamente algunas ideas sobre lo que puede hacer. El Manual de la SEM está disponible para ser descargado en inglés en: [www.mobilityweek.com/resources](http://www.mobilityweek.com/resources), y señala los criterios de participación e ideas generales para medidas y actividades que no se especifican en este documento.

¡Sea creativo y piensa en otras medidas y actividades para la SEM 2014 en tu ciudad!

¡Son nuestras calles, por lo que debe ser también nuestra elección!

# Recursos

- Actitudes de los europeos sobre el transporte (Attitudes of Europeans towards urban transport):  
[ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_406\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf)
- Iniciativa CIVITAS para un transporte mejor y más limpio en las ciudades (CIVITAS Initiative for Cleaner and Better Transport in Cities):  
[www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)
- ELTIS – El portal de Movilidad Urbano (ELTIS – The urban mobility portal):  
[www.eltis.org](http://www.eltis.org)
- Manual de la Semana de la Movilidad Europea para Participantes Locales (European Mobility Week Handbook for Local Campaigners):  
[www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/Material\\_2014/Handbook\\_For\\_Local\\_Campaigners.pdf](http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/Material_2014/Handbook_For_Local_Campaigners.pdf)
- Iniciativa “Calles Vivas” en Los Ángeles (Living Streets – Los Angeles):  
[www.livingstreetsla.org](http://www.livingstreetsla.org)
- Iniciativa “Calles Vivas” en Reino Unido (Living Streets – United Kingdom):  
[www.livingstreets.org.uk](http://www.livingstreets.org.uk)
- Proyecto para Espacios Públicos (Project for Public Spaces):  
[www.pps.org](http://www.pps.org)
- Día del Park(ing) (Park(ing) Day):  
[parkingday.org](http://parkingday.org)

[www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)

#EU4LifeQuality

