

Participantes

- Belén Calahorro Lizondo - Coordinadora de la Agencia Municipal de la Bicicleta de València
- Ignacio Zaballos Palop - CEO en Journify
- Salvador Nabas Beltran - Apoderado en EDETANIA Bus
- Juan Bueno - CEO en MyrentGO
- Angel Navarro - Experto de Movilidad en Las Naves
- Manuel Gallego - Marketing Manager y Business Analyst en UBEEQO
- Juan Vallejo González - Madrid City Manager en UBEEQO
- Elena Navarro - Smart City Skill Manager en ACCIONA
- Laura Vergara- Coordinadora En Bici Sin Edad Zaragoza en Cala y Pedal
- Melisa Wainberg - Responsable de Comunidad en Barrio La Pinada
- Luca Cinti - Smart Mobility Lead en Barrio La Pinada y Zubi Labs
- Miguel Tito - Director de La Pinada Lab

Conclusiones

La necesidad de movilidad en general, y en el entorno urbano en particular, es un aspecto fundamental de la vida contemporánea. En el período de confinamiento durante la crisis COVID-19 se han reducido de forma radical los desplazamientos, permitiendo observar fenómenos muy relevantes en un experimento nunca antes realizado a escala global y con una duración prolongada.

Sin embargo, con la desescalada están apareciendo nuevos desafíos. En unos casos son líneas de actuación del urbanismo moderno, que deben ser actualizadas a un nuevo contexto, y en otros casos son retos específicos asociados a pautas sanitarias y a la percepción de riesgo de las personas.

Los principales desafíos o ejes de actuación identificados son los siguientes:

- Recuperar la confianza de los usuarios de los sistemas de movilidad sostenible
- Mantener el compromiso con los objetivos de sostenibilidad ambiental
- Velar por la sostenibilidad económica de los sistemas de movilidad colectiva/compartida
- Explorar los límites para la trazabilidad de usuarios

Recuperar la confianza de los usuarios de los sistemas de movilidad sostenible

Es un factor **fundamental y transversal a la movilidad y a otras dimensiones de la vida en sociedad** como el consumo y el ocio.

En un contexto general es sabido que la percepción de riesgo afecta, por ejemplo, la adopción del uso de la bicicleta para desplazamientos cotidianos. En el contexto de COVID-19, una gran parte de la sociedad tiene **miedo a contagiarse**. Ante la falta de información clara, precisa y accionable, y siguiendo un mecanismo irracional, muchas personas optan por retraerse, abandonar los sistemas compartidos y apostar por medidas unilaterales (p.e. Ante la duda, una persona vuelve a usar el coche sola para ir “segura”, anteponiendo esa percepción al impacto económico o ambiental de su decisión).

Para recuperar la confianza de los usuarios en los sistemas de movilidad sostenible se considera lo siguiente:

- Poner foco prioritario en la limpieza de vehículos e infraestructuras
 - Definir criterios claros para los operadores
 - Ofrecer evidencias de desinfección a los usuarios (pruebas tangibles)
 - Generación de directrices claras de lo que es “una buena desinfección”. Muchas empresas siguen protocolos estrictos, pero nadie les garantiza la efectividad de sus actuaciones (p.e. Desinfección mediante ozono o UV-C).
- Información clara, unívoca y accesible para los usuarios para que puedan crear un marco mental de referencia sobre la seguridad en los desplazamientos.
- Compartición de protocolos para el uso de las infraestructuras de movilidad (distancias, colas, circulación, entrada y salida, etc)
 - Intervenciones en el espacio físico para dar soporte a los protocolos
 - Desarrollo de herramientas digitales para facilitar la experiencia de uso de las infraestructuras por parte de los usuarios (p.e. Uso de AR para visualizar distanciamiento o para encontrar caminos)

Mantener el compromiso con los objetivos de sostenibilidad ambiental

La urgencia sanitaria de la crisis COVID-19 puede enmascarar la **enorme importancia de los objetivos medioambientales vigentes**.

Al igual que sucede en el campo del consumo, donde, por ejemplo, el plástico de un solo uso está repuntando a causa del miedo al contagio, en la movilidad puede suceder un proceso equivalente.

En el desafío anterior se realiza un abordaje para recuperar la confianza individual en los medios de transporte sostenible, particularmente el público y compartido. En este desafío se plantea el enfoque agregado, a escala urbana, con énfasis en la necesidad de no frenar sino acelerar el desarrollo e implementación de políticas y acciones de urbanismo en favor de la movilidad sostenible y los objetivos medioambientales.

- Ampliación de aceras y carriles bicis para acomodar el distanciamiento social y fomentar la movilidad a pie y en bicicleta, incluyendo sentido único donde fuese

necesario si el ancho de la calle no lo permite y/o convirtiéndola en ciclocalle o peatonal de sentido único.

- Mantenimiento de las restricciones al uso de vehículo privado. Se considera que el cambio modal y la seguridad llegará si el aumento del uso de la bicicleta viene principalmente del uso del coche privado. Si no es así se regresará al escenario de ciudades colapsadas.
- Mantenimiento de tendencias que tienen riesgo de sufrir una inversión en el contexto COVID-19, como el uso del car sharing, la compra de coches eléctricos o el fin de vida de vehículos particulares antiguos (y más contaminantes).

Como ejemplos:

- En Bruselas se añadirán 40km a su red de ciclovías para facilitar la movilidad sostenible y equilibrar la menor disponibilidad del transporte público. | Referencia 3.
- En [Milán](#) se han ensanchado aceras y se han añadido 35 km de ciclovías para fomentar el uso de bicicletas y patinetes. Se estima que la capacidad del metro de Milán se reducirá en un 30% al implantar un distanciamiento mínimo de 1 metro entre pasajeros.
- En Berlín se ha ensanchado temporalmente una parte de la red de ciclovías.
- En Bogotá se han potenciado el desarrollo rápido de la red de carriles bici.
- En [Francia](#) se ha aprobado un plan de estímulo de la red de rutas urbanas-interurbanas con un presupuesto de 20 M€.
- En [España](#) el gobierno central pide a los ayuntamientos que potencien la bicicleta en el desescalamiento del coronavirus.
- En [Londres](#) se está otorgando gran importancia a los parques para relacionarse de forma segura y saludable en las ciudades en época de epidemias.

Referencias generales: [Referencia 1](#) | [Referencia 2](#)

Como reflexión complementaria, se considera que dado que la movilidad intermodal es relativamente baja en España, la reducción de la disponibilidad de transporte público por causa de los protocolos sanitarios (higiene, distanciamiento...) no tendrá un impacto severo en el uso de otros modos, como la bicicleta.

Velar por la sostenibilidad económica de los sistemas de movilidad colectiva/compartida

Durante la desescalada y en el escenario más estable posterior existe mucha incertidumbre en torno a la viabilidad económica de muchos modelos de negocio asociados a la movilidad de personas.

Teniendo en cuenta la alta incertidumbre con la que se operará en este período, es necesario tomar medidas que **aseguren la continuidad del servicio prestado por los sistemas colectivos y compartidos, ya sean públicos o privados.**

- Optimización de las frecuencias de servicio de bus, metro, tranvía y tren, al reducirse el aforo de los vehículos.
- Se da una reducción de aforo . No se van a comprar más trenes ni probablemente buses. ¿Cómo reducir en la medida de lo posible las pérdidas?
- El teletrabajo va a ser más frecuente, y es necesario hacer seguimiento de su evolución ya que puede reconfigurar la movilidad urbana. Va a haber un problema de movilidad sostenible entre áreas metropolitanas y ciudades.

Explorar los límites para la trazabilidad de usuarios

Desde un punto de vista del control epidemiológico de la enfermedad, es deseable poder **realizar la trazabilidad de usuarios**.

Esto implica poder hacer el **seguimiento de cada persona**, de manera que si es diagnosticada como enferma sea posible identificar con qué otras personas ha tenido contacto en un período determinado, y por otro lado tomando medidas para evitar el contagio desde dicha persona (p.e. impidiendo su acceso a medios de transporte compartido).

- Si se opta por el seguimiento de los pasajeros desde los medios o infraestructura de transporte, existen barreras a su desarrollo:
 - Los sistemas de movilidad intermodales cuentan con un muy elevado número de interacciones entre usuarios, y es difícil gestionar el volumen de datos generado en consecuencia.
 - La legislación europea de protección de datos impone restricciones muy fuertes al manejo de datos de salud y la identificación de personas.
 - Los conductores de medios de transporte público no tienen autoridad formal desde el punto de vista sanitario/epidemiológico para permitir o no el acceso a los vehículos.
- Si se opta por el seguimiento desde los dispositivos móviles particulares, es necesario que las apps se instalen y utilicen de forma masiva por parte de la población, y adicionalmente que se realicen tests rápidos de forma masiva. Esta aproximación es, también, muy compleja
- Adicionalmente, es de gran importancia el acondicionamiento y la compartición de datos abiertos actualmente en bruto. Referencia: [Caso de Estonia](#).

Siguientes pasos

Se considera necesario el paso a la acción con el desarrollo de soluciones. Este proceso debe ocurrir compaginando de forma simultánea dos aproximaciones:

- **Orientación aplicada y enfocada**, para poder asegurar la agilidad del desarrollo y la eficacia en la resolución de problemas.

- **Visión estratégica y de conjunto**, para integrar acciones específicas en un marco general y simultáneamente atender cuestiones marco como la compartición de datos.

Las próximas acciones del proyecto SALVIA están orientadas en esta dirección, a través de talleres y dinámicas de co-diseño de soluciones.