

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 DE SEPTIEMBRE 2019

MANUAL

INCLUYE PAUTAS TEMÁTICAS
Y MANUAL PARA RESPONSABLES LOCALES



#mobilityweek



Autores

POLIS - European Cities and Regions networking for innovative transport solutions

Dagmar Köhler

DKoehler@polisnetwork.eu

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

ÍNDICE

Introducción a este manual	4
Información básica sobre la campaña	5
Pautas temáticas para 2019	7
El tema de este año: ¡Camina con nosotr@s!	8
Manual para responsables locales	30

Introducción a este manual

Este Manual contiene toda la información necesaria para las ciudades en las que se prevé organizar una SEMANA **EUROPEA DE LA MOVILIDAD** entre el 16 y 22 de septiembre.

Incluye:

- ◆ las Pautas temáticas con una explicación del tema de 2019
- ◆ el Manual para responsables locales que presenta los requisitos para participar en esta iniciativa europea

El Manual comienza con información básica sobre la campaña e incluye también una lista de enlaces útiles al final del documento.

El objetivo de esta publicación es inspirar a los responsables locales para organizar en sus campañas actividades atractivas, implantar medidas permanentes relevantes y celebrar el Día sin Coches.

También hay un capítulo acerca de cómo solicitar los premios de la SEMANA **EUROPEA DE LA MOVILIDAD**.

Las ciudades pueden adaptar estas pautas al contexto local. La información incluida aquí no es exhaustiva y siempre se agradecen ideas nuevas para complementar este Manual.

Información básica sobre la campaña

La SEMANA **EUROPEA DE LA MOVILIDAD** se celebra cada año entre el 16 y el 22 de septiembre. Esta iniciativa europea anima a las ciudades a introducir y promover medidas de transporte sostenible e invitar a la ciudadanía a probar alternativas al uso del automóvil.

La Comisión Europea ha establecido dos ambiciosos objetivos para la movilidad urbana:

- ◆ eliminar los coches de combustibles convencionales en las ciudades para 2050
- ◆ avanzar hacia una logística urbana sin emisiones en los principales centros urbanos para 2030

La Comisaria Europea responsable de Transporte, Violeta Bulc, se centra en cuatro áreas prioritarias: innovación, digitalización, descarbonización y las personas.

Desde su introducción en 2002, el impacto de la SEMANA **EUROPEA DE LA MOVILIDAD** ha ido creciendo gradualmente, tanto por Europa como por todo el mundo y en 2018 la campaña superó su récord de participación: 2792 ciudades de 54 países organizaron actividades durante la semana.

Más de la mitad de las ciudades participantes implantaron medidas permanentes que ascendían a un total de 8848, centradas principalmente en la gestión de la movilidad, la accesibilidad y unas instalaciones para bicicletas nuevas o mejoradas.

La semana culmina en el Día sin Coches, en el que las ciudades participantes dedican una o varias zonas exclusivamente a los peatones, los ciclistas y el transporte público durante un día completo. En 2018, celebraron el Día sin Coches 1153 ciudades.

PAUTAS TEMÁTICAS PARA 2019



Las pautas temáticas presentan una explicación del tema de la campaña de este año y la llamada a la acción (¡Camina con nosotr@s!), los beneficios de caminar y andar en bicicleta con seguridad, las medidas políticas necesarias para caminar y andar en bicicleta de manera más segura y algunas ideas de actividades en torno al tema anual.

El tema de este año: *¡Camina con nosotr@s!*

La llamada a la acción de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD en 2019 es *¡Camina con nosotr@s!* Este es el punto central del tema de este año, «Caminar y pedalear de forma segura», y resalta de manera especial un modo de transporte que suele infravalorarse: caminar.

Juntos, caminar e ir en bicicleta son los modos activos y resultan cruciales para el futuro de nuestras ciudades de cualquier tamaño en toda Europa. Hace 50 años solo se hacían desplazamientos a pie o en bicicleta si no era posible permitirse un coche. Ahora, las ciudades europeas ya no pueden permitirse depender en exceso de los automóviles. NOSOTR@S no podemos permitirnoslo.

La campaña de la SEMANA EUROPEA de la MOVILIDAD de 2019 anima a la gente a escoger modos de transporte activos o a combinar los desplazamientos a pie y en bicicleta con el transporte público. Además de la flexibilidad, caminar e ir en bicicleta ofrecen muchos otros beneficios, como la accesibilidad social y económica, la fiabilidad, la ausencia de emisiones y un impacto positivo sobre la salud. Lo más importante: las ciudades en las que predomina la movilidad activa se transforman.

Para garantizar todas estas ventajas, caminar e ir en bicicleta deben SER actividades seguras y deben PARECER seguras para todos. Las autoridades locales deberían ofrecer las infraestructuras viales adecuadas para que peatones y ciclistas no se sientan «usuarios vulnerables de las vías» y se les permita desplazarse con seguridad y sentirse seguros en nuestras ciudades. Más personas optarán por caminar o ir en bicicleta si la red vial dedica el espacio suficiente a peatones y ciclistas. A medida que las calles se vuelven seguras para estas actividades, las ciudades se volverán más inclusivas y ofrecerán mucho más espacio público accesible para todos, incluyendo niños pequeños y sus padres, ancianos, personas con movilidad reducida y personas con equipajes.

Invertir en una infraestructura segura y cómoda para los modos activos de transporte no es solo una inversión para los que se identifican como peatones o ciclistas, es una inversión para todos. Las personas se convierten en peatones cuando caminan hasta la parada de autobús, la estación de tren o su plaza de aparcamiento, cuando dan un paseo con amigos y familiares, cuando visitan una nueva ciudad o, sencillamente, cuando cruzan la calle para ir de compras o visitar a algún vecino. Una infraestructura segura y accesible es una inversión para la sociedad.

No debemos olvidar que TODOS somos responsables de garantizar el respeto y la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Haga que en su ciudad puedan realizarse los desplazamientos a pie o en bicicleta... y consiga que su ciudad sea más habitable.

En 2019, *¡Camina con nosotr@s!*



Los beneficios de ir a pie y en bicicleta



+2 años



+7 años

Caminar e ir en bicicleta aportan una amplia gama de beneficios. En esta sección, los encargados de las campañas a nivel local pueden encontrar datos y cifras que les permitirán defender mejor la posibilidad de ir a pie o en bicicleta de forma segura en las ciudades.

BENEFICIOS PARA LA SALUD

Los ciclistas viven, de media, dos años más que las personas que no van en bicicleta y piden un 15 % menos días de baja por enfermedad¹.

Caminar 25 minutos a paso ligero al día añade hasta siete años de vida: en un amplio estudio realizado en Noruega² en el que se hizo el seguimiento a un grupo de personas mayores con edades comprendidas entre los 70 y 80 años de edad, y se concluyó que tan solo 30 minutos de ejercicio diario, como ir en bicicleta, les permitía vivir hasta cinco años más en comparación con las personas que no hacían ninguna actividad física.

1. CTC: Safety in Numbers. Halving the risks of cycling. <https://bit.ly/2EUEh86>

2. Holme, I., & Anderssen, S. A. (2015). Increases in physical activity is as important as smoking cessation for reduction in total mortality in elderly men: 12 years of follow-up of the Oslo II study. British Journal of Sports Medicine, 49(11), 743-748.

BENEFICIOS PARA EL MEDIO AMBIENTE

Una persona que recorre 8 km en bicicleta al trabajo cuatro días a la semana evita 3220 km de conducción al año, el equivalente a 380 litros de gasolina y 750 kg de emisiones de CO₂³.

Una persona que pasa de realizar en coche cinco desplazamientos a la semana de menos de 2 km a realizarlos a pie reduce su huella de carbono en 86 kg al año (Potter 2004; referencia de la Federación Europea de Ciclistas).

Las personas que se desplazan en coche suelen estar expuestas a unos niveles de contaminación del doble de los que sufren peatones y ciclistas⁴. La diferencia se debe principalmente a que un entorno cerrado (como el interior de un automóvil) tiende a presentar una concentración superior de productos contaminantes en el aire que un entorno abierto. Además, dado que ir en bicicleta suele ser el modo de transporte más rápido en las zonas urbanas — especialmente durante las horas punta—, los ciclistas pasan menos tiempo en el tráfico y, de ese modo, resultan menos afectados por la contaminación.

¿Elimina la contaminación ambiental los beneficios sanitarios de ir en bicicleta y de caminar? No, los beneficios para la salud superan los riesgos. En un estudio se muestra que, en un entorno urbano medio, los beneficios para la salud de ir a pie y en bicicleta

3. <http://bit.ly/2L2zF3l>

4. Dons, Evi & Int Panis, Luc & Van Poppel, Martine & Theunis, Jan & Wets, Geert. (2012). Personal exposure to Black Carbon in transport microenvironments. Atmospheric Environment.



↓ 750 kg CO₂



↓ 86 kg

se ven superados solo después de 7 horas de ir en bicicleta o de 16 horas de caminar (Tainio ea. 2016)⁵

BENEFICIOS SOCIALES

Las personas que viven en una calle sin tráfico de vehículos a motor conocen y apoyan a sus vecinos en mucha mayor medida que las personas que viven en calles con mucho tráfico. Reducir el transporte motorizado en las zonas urbanas y aumentar los modos de transporte activos puede mejorar las relaciones sociales e impulsar la interacción entre los vecinos (Fuente: Aldred/Universidad de Westminster).

En el espacio que ocupa un solo coche, pueden ir a pie 20 personas (The Ramblers Association, 2010).

Caminar es una parte clave de casi todos los viajes en transporte público, por lo que la mejora de las infraestructuras peatonales resulta beneficiosa para él. En un estudio se muestra que una red de calles adaptada al transporte público genera un aumento significativo en su posible demanda⁶.

5. Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J. (2016). Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking? *Journal of Transport & Health*, 3(2).

6. García-Palomares, J. C., Sousa Ribeiro, J., Gutiérrez, J., & Sá Marques, T. (2018). Analysing proximity to public transport: the role of Street network design. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 76, 102-130.

BENEFICIOS EN SEGURIDAD

Los beneficios del ciclismo para la salud superan los riesgos en seguridad en un factor de 20 a 1.⁷

La cantidad aumenta la seguridad: el mayor número de peatones y ciclistas aumenta la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Este fenómeno se explica porque los conductores esperan encontrarse con más peatones y ciclistas. Por ejemplo: el riesgo de incidente si se camina en un comunidad con el doble de cantidad de desplazamientos a pie se reduce en un 66 %.⁸

Además, ir en bicicleta no es tan arriesgado como suele creerse. Aunque no debería producirse ni una sola muerte, en el Reino Unido solo se produce, de media, una muerte por cada 32 millones de kilómetros recorridos en bicicleta, una distancia que supera la recorrida si se da la vuelta al mundo 800 veces⁹.

Los expertos están de acuerdo en que, para mejorar nuestra salud, deberíamos caminar al menos 6.000 pasos al día y 10.000 para perder peso. Parecen muchos, pero se van sumando con rapidez si se va andando al trabajo y se mantiene la actividad durante el día.

<https://bit.ly/2JLZ0uy>

7. Mayer Hillman (1993) *Cycling and the promotion of health*, Policy Studies

8. Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209

9. Federación Europea de Ciclistas (ECF), <https://bit.ly/2NDaRkZ>



↓ 66%
riesgo de accidentes



El transporte menos motorizado en las zonas urbanas y los modos más activos pueden mejorar las conexiones sociales e impulsar la interacción entre vecinos

Tiempo pasado en tiendas locales



BENEFICIOS ECONÓMICOS

Hacer que las calles sean más agradables para peatones y ciclistas conlleva beneficios económicos tangibles para tiendas, restaurantes y otros establecimientos locales. Hay numerosos ejemplos en los que la reducción del tráfico motorizado, la reducción de los espacios de aparcamiento o el cierre de una calle a los coches resultan beneficiosos para los negocios locales.

Por ejemplo, desde la ejecución del nuevo plan de movilidad de Madrid y su reglamento de acceso para vehículos urbanos (RAVU) en el centro, las compras en diciembre de 2018 aumentaron en un 9,5 % en la Gran Vía (sin automóviles), en un 8,6 % en la parte central de Madrid y en un 3,3 % en el área urbana en general¹⁰.

Por ejemplo, en el Reino Unido una encuesta ilustró que, después de la introducción de una nueva infraestructura peatonal en un distrito de Londres, el 66 % de los peatones declaró que compraba más, y el 90 % de los negocios locales estaba de acuerdo en que los cambios en la calle habían producido un aumento general en las compras.¹¹

10. El País, El gasto en Navidad aumentó un 8,6% en Madrid Central frente al 3,3% en el resto de la ciudad, 22. Januar 2019, <https://bit.ly/2Hr8r6n> + <https://bit.ly/2EZVYU8>

11. Living Streets, 2018, The Pedestrian Pound, <http://bit.ly/2FkflgO>

En un estudio¹² dirigido por la Federación Francesa de Ciclistas (Fubicy) y CNRS con el respaldo del Gobierno francés, en relación al tiempo de permanencia en las tiendas locales, se muestra que los conductores de coche solo pasan, de media, el 53,7% del tiempo del que lo hacen los peatones, y sin embargo los ciclistas emplean, de media, el 60,4%. Peatones y ciclistas tienden a entrar en las tiendas locales con más frecuencia que los conductores de automóviles.

Además de los beneficios económicos para los negocios locales, la movilidad activa también supone unos ahorros considerables para las personas. En un estudio belga¹³ encargado por el Gobierno regional de Bruselas se halló que la sustitución de un coche por una bicicleta ahorraría 2.853 € al año al residente medio de esa ciudad. En esta cantidad se incluyen costes tales como mantenimiento, impuestos y combustible, y no tiene en cuenta el gasto de compra del vehículo.

12. Fubicy and ADEME, 2003, 'Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité', estudio dirigido por Fubicy, con la cooperación de ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, agosto de 2003 – publicación n.º 4841 de Ademe

13. Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.



€2.853
ahorro/año

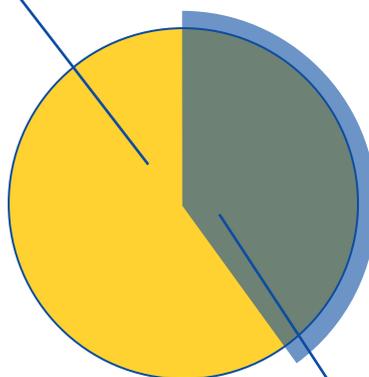
Medidas a largo plazo en las ciudades europeas

¿Qué pueden hacer las autoridades locales para promover el uso de los modos de desplazamiento activos? A continuación puede encontrar algunos ejemplos de actividades y medidas que pueden introducirse en las ciudades.

Hay gran posibilidad de que las personas se desplacen más a pie y en bicicleta en las ciudades en las que las distancias son, en general, cortas. Por ejemplo, los londinenses realizan en vehículos de motor (coche, motocicleta, taxi o transporte público) casi 2,4 millones de desplazamientos al día que podrían hacerse a pie (distancias inferiores a 2 kilómetros). La mayoría de las personas podría recorrer el 40 % de estos viajes a pie en menos de 10 minutos. En un estudio se identificaron otros 1,2 millones de desplazamientos en vehículos de motor que podrían recorrerse, al menos en parte, a pie (por ejemplo, conducir o tomar el autobús a una estación de tren o desde ella)¹⁴.

Por consiguiente, para hacer realidad esas posibilidades debería invertirse en infraestructuras para ir a pie o en bicicleta. Sin embargo, a los encargados europeos de la toma de decisiones políticas y administrativas con frecuencia les preocupa el aumento de los atascos si se introducen medidas para ir a pie o en bicicleta en sus ciudades. No obstante, varios estudios prácticos publicados por el proyecto FLOW¹⁵ ilustran que la instalación de infraestructuras para ir a pie o en bicicleta reduce, de hecho, los atascos. Por ejemplo: la introducción de infraestructuras peatonales mejoradas en Estrasburgo redujo en un 40 % la duración de los desplazamientos en autobús.

2,4 Millones de viajes diarios por modos motorizados



La mayoría de las personas podría recorrer el

40% de los viajes a pie

la mejora de la infraestructura peatonal en Estrasburgo llevó a una disminución en el tiempo de viaje en autobús

40%

14. Transport for London, 2017, Analysis of Walking Potential

15. Datos básicos sobre Flow: <https://bit.ly/2ve8wjS>

Para promover los desplazamientos a pie y en bicicleta, y para que estos modos de movilidad sean seguros, pueden tomarse varios tipos de medidas.

CÓMO PLANIFICAR TENIENDO EN CUENTA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para planificar de forma uniforme los desplazamientos a pie y en bicicleta en las ciudades y para que esas estrategias se alineen con la estrategia global de movilidad urbana, es necesario adoptar planes o estrategias dedicados. Estos documentos de planificación pueden formar parte de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP, por sus siglas en inglés de Sustainable Urban Mobility Plan) o integrarse en él.

En Polonia, Cracovia fue en 1993 la primera ciudad en adoptar una política de transporte sostenible con la que se pretendía un mejor uso del espacio y el tratamiento justo de todos los distintos modos de transporte. En este contexto, se dividió la ciudad en tres zonas (A, B y C). Todas las zonas A eran exclusivamente para peatones y ciclistas, en las zonas B se permitía el acceso limitado a los vehículos de motor y las zonas C se destinaron principalmente al tráfico de coches. Uno de los objetivos importantes en todas las zonas era que la ciudad fuera más accesible a las personas con movilidad reducida. Por consiguiente, en Cracovia se introdujeron sistemas de información por voz en los semáforos, se redujo la altura de los bordillos en los cruces y se instalaron ascensores en los principales cruces a distintos niveles. En algunas aceras se añadieron líneas táctiles para señalar los cruces cercanos a las personas ciegas. Esta mejora de las infraestructuras fue beneficiosa para todos los usuarios, no solo para las personas con movilidad reducida.¹⁶

El cantón de Basilea, en Suiza, integró los desplazamientos a pie y en bicicleta en el núcleo de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, un documento estratégico en el que se prevé la implantación de una mezcla de medidas de infraestructuras y concienciación. Entre las medidas más visibles se cuentan la creación de un puente para peatones y bicicletas sobre un cruce peligroso, la oferta de más

16. European Commission, 2017, Health Equity Pilot Project, Walkability in Kraków, <http://bit.ly/2L2NDCr>

aparcamiento para bicicletas en los principales centros de transporte público o campañas para la planificación personalizada del transporte.

Además, la asignación de las funciones de «Responsable de desplazamientos a pie» y «Responsable de desplazamientos en bicicleta» dentro de la administración municipal, como en el caso de Viena¹⁷, puede contribuir a una mejor planificación y coordinación de los planes y acciones de movilidad activa.

MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Cuando se habla de infraestructuras para desplazamientos a pie y en bicicleta, resulta esencial proporcionar aceras y carriles para bicicletas cómodos, amplios, seguros y en buen estado de mantenimiento.

En el centro de París se ha creado a lo largo del río Sena un nuevo espacio de 8 hectáreas sin coches para caminar, ir en bicicleta y disfrutar del tiempo de ocio¹⁸. Hasta hace poco tiempo, el área era una autopista congestionada a lo largo del río con tráfico intenso de vehículos de motor. Seis meses después de volver accesible a ciclistas y peatones la orilla del río, en París se registró un descenso de 1.349 automóviles (28,8 %) cada día en el centro de la ciudad (febrero de 2017 en comparación con 2016). Esto se enmarca dentro de un contexto de grandes inversiones en carriles para bicicletas e introducción de amplias zonas de 30 km/h, zonas de reunión de 20 km/h y áreas peatonales¹⁹.



Las infraestructuras para desplazamientos en bicicleta o a pie no son exclusivas de las grandes ciudades como París. Las ciudades de tamaño mediano, como Vitoria-Gasteiz (España), Groninga (Países Bajos) o Graz (Austria) están tomando medidas innovadoras para hacer que la movilidad activa sea lo más cómoda y sencilla posible.

17. Ciudad de Viena: <https://bit.ly/2Gsa5kw>

18. Información sobre París: <https://bit.ly/2ZtFVpS>

19. SOOT free cities (ciudades sin hollín): <https://bit.ly/2IRNv7J>



Vitoria-Gasteiz fue una de las pioneras en la introducción del concepto de «supermanzanas»²⁰. Se dividió la ciudad en diversas parcelas, dentro de las cuales se dio prioridad a las personas que iban a pie o en bicicleta, y coches y vehículos de transporte público se sacaron de los bloques a las carreteras circundantes. En 2014, después de la implantación de los superbloques, los modos activos en Vitoria-Gasteiz alcanzaron una cuota modal del 67 %²¹.

Dentro de la ciudad de Groninga, en el norte de Holanda, llevan desde los años 1970 desarrollando infraestructuras para bicicletas, con el objetivo de ofrecer a los ciclistas ventajas equiparables a las que tienen los conductores de automóviles. Las infraestructuras incluyen varias «calles para bicicletas» diseñadas como rutas para bicicletas en las que también se permite el paso de automóviles, un tipo de infraestructuras que mejora en gran medida la seguridad de los ciclistas. El municipio continúa implantando innovaciones en las infraestructuras para bicicletas, con la introducción de carriles para bicicletas con calefacción y semáforos inteligentes que dan prioridad a los ciclistas²². De acuerdo con el Gobierno nacional de los Países Bajos, la cuota modal de bicicletas en Groninga alcanza casi el 50 %²³.



En Graz, se ha adoptado una estrategia integral para la promoción de la movilidad activa por medio de inversiones en las infraestructuras para bicicletas y campañas informativas. La red para bicicletas de la ciudad se compone de 123 km de vías para bicicletas, además de 800 km de zonas de 30 km/h aptas para ellas. Graz también cuenta con una de las áreas peatonales contiguas más grande del mundo

20. Medidas de CIVITAS: <https://bit.ly/2Utlrm>

21. EPOMM: <https://bit.ly/2XGygCZ>

22. The Guardian, How Groningen invented a cycling, <https://bit.ly/2emxN54>

23. Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua, 2018, Cycling Facts, <https://bit.ly/2vqzAF>

(el 6 % del centro de la ciudad)²⁴. Esto resulta en una división modal elevada para los desplazamientos en bicicleta y a pie: un 20 % para cada uno de los modos²⁵.

En una ciudad de menor tamaño, la ganadora del premio de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD del año pasado, Igoumenitsa (Grecia), se mejoró la red para bicicletas (mediante la creación de nuevos carriles o la ampliación, renovación o señalización de los carriles ya existentes) y se desarrollaron los sistemas públicos para alquilar y compartir bicicletas. El municipio también creó y amplió calles peatonales, y mejoró las aceras, los cruces y los pasos de cebra.

APARCAMIENTO PARA BICICLETAS

La provisión de soluciones adecuadas para el aparcamiento de bicicletas resulta esencial para promover el ciclismo urbano, para crear una conexión con el transporte público o, sencillamente, para permitir que las personas caminen en el centro de la ciudad después de llegar allí en bicicleta.

Muchas ciudades europeas están invirtiendo en instalaciones para aparcamiento de bicicletas y, en ocasiones, crean enormes estructuras para satisfacer la demanda. En Utrecht (Países Bajos), por ejemplo, el aparcamiento para bicicletas situado bajo la estación de tren tendrá capacidad para almacenar 12.500 bicicletas para finales de 2020.²⁶ Aunque el logro pueda parecer menos espectacular, las ciudades búlgaras están instalando de forma muy activa nuevos aparcamientos para bicicletas, dado que el reglamento nacional sobre aparcamientos establece desde 2016 que deben crearse aparcamientos para bicicletas en distintas localizaciones de las zonas urbanas. El reglamento se aplica a las zonas residenciales (1,5 espacios de aparcamiento por vivienda), residencias de estudiantes (1 plaza de aparcamiento por cada 2 camas), edificios de oficinas (1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² de oficina), tiendas (1 espacio de aparcamiento por cada 35 m²) y, por supuesto, estaciones de transporte público (1 espacio de aparcamiento por cada 30 pasajeros/hora)²⁷, entre otros.

24. SOOT free cities (ciudades sin hollín): <https://bit.ly/2J9Eeqj>

25. EPOMM: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=1&list=1

26. City of Utrecht: <http://bit.ly/2MWtOPV>

27. ECF, 2018, Making Buildings Fit for Sustainable Mobility, <https://bit.ly/2UKIPVF>

El diseño innovador de las infraestructuras de aparcamientos para bicicletas es una característica de algunas ciudades europeas, tales como Hradec Králové en la República Checa, donde en 2015 se construyó una torre de aparcamiento totalmente automatizada²⁸. La torre, de siete pisos de altura, ofrece aparcamiento seguro para más de 110 bicicletas en un espacio de solo 8 m × 8 m. Está situada en proximidad de la estación de tren, por lo que las instalaciones del aparcamiento son visibles y permiten a los residentes utilizando modos sostenibles de forma ininterrumpida.

APLICACIÓN DE LAS NUEVAS HERRAMIENTAS A LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y EN BICICLETA



El uso de aplicaciones para teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos puede ayudar a las ciudades a movilizar a sus ciudadanos y hacer que las personas aumenten sus desplazamientos a pie y en bicicleta. En el municipio de Gdansk (Polonia), se introdujo un juego de movilidad activa en algunas escuelas locales en el cual los estudiantes podían registrar sus desplazamientos a pie y en bicicleta pasando sus tarjetas personalizadas sobre los sensores electrónicos. Tres meses después de la

campaña, el número de alumnos que iba a pie a la escuela alcanzó el 57,4 %, en comparación con el 48,4 % antes de la campaña²⁹. En Bolonia, la aplicación Bella Mossa³⁰ da a ciclistas y peatones premios tales como entradas para el cine o bebidas gratuitas en los bares asociados. La aplicación permite al municipio mantener a 15.000 usuarios activos de forma habitual.

La introducción de bicicletas eléctricas ayuda a promover el uso de la bicicleta para desplazamientos más largos y hace su uso más accesible, por ejemplo, a los ciudadanos de edad avanzada. Al incluir bicicletas eléctricas en sus flotas públicas de bicicletas compartidas, las ciudades pueden hacer que las bicicletas-e estén a disposición de todos. Dos ejemplos excelentes son Milán,

28. ENDURANCE, 2015, Bike Tower – Automatic Parking System for Bikes, <https://bit.ly/2lCoE8y>

29. Hoja de datos de SWITCH: <https://bit.ly/2XFwvG5>

30. Buenas prácticas REFORM <https://bit.ly/2GuwwFS>

con su programa BikeMi³¹, y Madrid, con su programa BiciMAD³². Estas ciudades ofrecen, respectivamente, 1.150 y 2.028 bicicletas eléctricas a sus residentes. La flota de Madrid se compone de bicicletas eléctricas en su totalidad, mientras que en Milán las bicicletas eléctricas y las convencionales comparten las mismas estaciones de conexión.

NORMATIVA Y CONCIENCIACIÓN

Además de aumentar la seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta, la introducción de zonas de 30 km/h también puede calmar el tráfico de vehículos de motor y, por consiguiente, reducir los ruidos y las emisiones contaminantes en determinadas zonas. En Alemania, los ministros de transporte han aprobado cambios legales para facilitar la introducción de zonas de 30 km/h a lo largo de las carreteras principales cerca de escuelas, guarderías y hospitales, limitándose a las zonas residenciales.

La iniciativa de calles escolares contribuye a aumentar la seguridad y la autonomía en el transporte de los niños que acuden a las escuelas primarias en Bolzano. La iniciativa introduce una restricción temporal para el acceso de automóviles a algunas calles específicas en torno a una escuela durante un breve período de tiempo (por ejemplo, 15 minutos) durante las horas punta al inicio y el final del día escolar. Esto impide, de hecho, que los padres dejen y recojan a sus hijos en coche a las puertas de la escuela. En Bolzano hay unos 6.000 niños que van a la escuela primaria y la ciudad tiene una cuota modal sin automóviles del 80 % de todos los desplazamientos dentro de la ciudad. Para ilustrar la cantidad de congestión de tráfico que evita la iniciativa de calles escolares puede indicarse que, si se llevara a los 6.000 niños a la escuela en coche, habría al menos 4.800 desplazamientos más en la red de carreteras durante las horas punta, lo que equivale al 8 % del volumen diario total de desplazamientos en vehículos de motor³³.



En un estudio piloto sobre un servicio de «autobús a pie» (es decir, el desplazamiento a pie en grupo a la escuela) de una escuela primaria en Córdoba (España), se mostró que el 43,7 % de los participantes cambiaron totalmente o en parte su elección de modo de transporte y abandonaron el uso de vehículos privados a favor de los desplazamientos a pie. Un estudio realizado por Kingham y Ussher (2007) establece que los autobuses escolares a pie pueden ayudar a promover la concienciación comunitaria y ayudar a los niños a desarrollar habilidades sociales a una temprana edad.

El concepto está ahora difundiéndose a varios países, como Irlanda, donde algunas ciudades como Dublín, Waterford y Limerick están promoviendo estas buenas prácticas.

Las campañas de desplazamientos a pie y en bicicleta no solo se dirigen a los niños. Por ejemplo, en Bruselas, algunas campañas de concienciación como «Bike to Work» (en bicicleta al trabajo)³⁴ o «Bike Experience» (experiencia en bicicleta)³⁵ han ayudado a lograr un cambio modal hacia el uso de la bicicleta, a la vez que se está promoviendo el desplazamiento a pie mediante la expansión de la zona peatonal central de la ciudad a 50 hectáreas, la segunda mayor de Europa.

31. Sitio web de BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/service-info/info/whats-bikemi.aspx>

32. Sitio web de BiciMAD: <https://www.bicimad.com/index.php?s=que>

33. FLOW, 2018, The role of walking and cycling in reducing congestion, <https://bit.ly/2a01oAX>

34. Sitio web de Bike to work: <https://www.biketowork.be/>

35. Sitio web de Bike Experience: <https://bikeexperience.brussels/>

¿Qué actividades podemos organizar para promover la multimodalidad?



Use las redes sociales para conseguir la participación de los residentes en su ciudad:

- Promueva en sus redes sociales los desplazamientos a pie y en bicicleta. Use la llamada a la acción de este año y su etiqueta correspondiente: *¡Camina con nosotr@s!* y *#CaminaConNosotr@s*.
- Presente los desafíos de desplazamientos a pie: lance una campaña en las redes sociales y logre la colaboración de los propietarios de las tiendas locales. Durante el fin de semana, pregunte cuánto tiempo tardarán en ir caminando a su café o parque favoritos. Luego, veamos si tenían razón. Apostamos a que calcularon demasiado tiempo. Mientras que están ahí, pueden hacer alguna compra o tomar un café con pastas, y luego volver a casa por una ruta distinta.
- Organice un concurso de selfies en las redes sociales y vea quién publica sus fotos usando los modos de movilidad más activos para llegar desde el punto A al B para ganar el premio, que puede ser un bonito artículo o un servicio relacionado con los desplazamientos a pie y/o en bicicleta.



Desplazarse a pie y en bicicleta no solo afecta a la movilidad, sino también a las relaciones interpersonales:

- La movilidad activa es económica y debería estar a disposición de todos. Demuestre que una ciudad que está equipada para que aumenten los desplazamientos a pie y en bicicleta también es accesible para las personas con movilidad reducida.
- Haga que las personas compartan sus experiencias a pie y en bicicleta. Por ejemplo, puede nombrarse a «campeones» de la movilidad activa que acompañen a personas voluntarias en sus desplazamientos diarios durante una semana y les muestren las mejores rutas.

- En empresas y escuelas, pida a las personas que indiquen dónde viven en un mapa. Las personas que van siguiendo una misma ruta podrían desplazarse juntas, a pie o en bicicleta.
- Organice concursos de movilidad activa en los lugares de trabajo, barrios y escuelas o entre ellos, para animar a las personas a que se desplacen más en bicicleta y a pie. Dé un verdadero incentivo para dejar el automóvil en casa: ofrezca un premio valioso, como una bicicleta o un día adicional de vacaciones.
- Coopere con otras ciudades y participe en una competición entre ciudades por medio de una aplicación de uso habitual en teléfonos móviles. ¿Quién dará más pasos?
- Hay muchos modos de movilidad activa: ir a pie, en bicicleta, en bicicleta eléctrica, en bicicleta de carga, en patinetes e incluso en patines, monopatinos o similares. Organice un punto de movilidad activa temporal en el que las personas puedan probar nuevos modos de movilidad.
- Implante un sistema de señalización participativa temporal. En las señales pueden escribirse la distancia y el tiempo que se tarda en llegar hasta un punto particular a pie o en bicicleta.
- Muchas personas solo conocen sus ciudades en coche. Pueden organizarse «visitas alternativas» a pie o en bicicleta para ayudarles a que descubran la ciudad de forma distinta, como si fueran turistas en su propia ciudad.
- Use la semana de actividades para crear nuevos lugares de encuentro. En vez de lugares de estacionamiento, habrá un espacio para conocer a nuevos amigos y divertirse.



Consiga la participación de los residentes y las partes interesadas locales para mejorar los desplazamientos a pie y en bicicleta durante todo el año:

- Use la campaña para hacer una encuesta a los residentes locales pidiéndoles su opinión sobre los desplazamientos a pie o en bicicleta en su ciudad, qué cambios les gustaría ver y qué les convencería para dejar el coche en casa. Si su ciudad está llevando a cabo un proceso consultivo para la elaboración de, por ejemplo, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD es la oportunidad perfecta para comenzar el proceso.
- Coopere con los operadores locales de bicicletas compartidas y proponga buenas ofertas durante la semana de actividades. Septiembre es un buen momento para aprender un nuevo hábito de desplazamiento a la escuela o al trabajo.
- Hay muchas aplicaciones para teléfonos móviles que vuelven más cómodos y atractivos los desplazamientos a pie o en bicicleta. ¿Por qué no colaborar con una de estas aplicaciones para animar a las personas a que se desplacen a pie y en bicicleta con más frecuencia?³⁶
- Colabore con los medios de comunicación locales para conseguir un programa periódico en la radio local. Algunas emisoras de radio ofrecen tarifas reducidas para las iniciativas locales, pero quizá pueda incluso negociar alguna cobertura gratuita o financiación.
- Colabore con las empresas de transporte público o de ferrocarriles de su ciudad y asegúrese de que se anima a la gente a que vayan a sus estaciones o paradas a pie o en bicicleta. Definitivamente, la creación de un aparcamiento para bicicletas puede ser de mucha ayuda.

36. <http://mobilityweek.eu/eu-initiatives/social-biking-challenge/>



La educación es la clave para aumentar la cuota de desplazamientos a pie y en bicicleta a largo plazo:

- Cuanto antes descubran los niños cómo desplazarse a pie y en bicicleta por la ciudad, más favorecerán este medio de transporte y seguirán utilizándolo cuando crezcan. Prepare herramientas o juegos pedagógicos junto con las escuelas, y haga que la nueva generación sea la generación de la movilidad activa.
- Se han hecho diversos esfuerzos por reducir la peligrosidad de los vehículos de transporte de mercancías y de los vehículos más pesados (los SUV) en caso de choque con peatones o ciclistas. Equipar estos vehículos con sistemas de detección de peatones y ciclistas reducirá los choques. Otras mejoras incluyen la visión directa para los conductores de camiones y furgonetas (cámaras y retrovisores que amplían el campo visual). Muestre ejemplos de vehículos más seguros en colaboración con los propietarios de las flotas locales y aumente la concienciación.
- Organice una campaña informativa para niños y adultos sobre los dispositivos reflectantes, que reducen el riesgo de verse implicado en un accidente hasta en un 85 %. Inspírese en el «Día nacional del reflectante» danés: distribuya dispositivos reflectantes de seguridad y organice una carrera.



Adapte su lenguaje y sus mensajes:

- Para animar a la gente a que se desplace a pie o en bicicleta, use argumentos que afecten a su vida diaria: es más barato, es una sesión de gimnasio gratuita, es más rápido que usar el automóvil. Los argumentos de salud o medioambientales son, en ocasiones, demasiado abstractos.
- Fomente el respeto mutuo entre todos los modos y recuerde a los automovilistas que los peatones y los ciclistas tienen prioridad, dado que son los más vulnerables.

- Para promover los desplazamientos a pie y en bicicleta, use infraestructuras ya existentes, cómodas y agradables, y promueva las conductas respetuosas.
- No hable demasiado sobre la seguridad: cuando las personas oyen hablar de seguridad en las carreteras piensan en peligro.
- Cuando se regula el acceso de vehículos a determinadas zonas, no se cierra (a los automóviles), sino que se ABRE (a las personas).



Sea ambicioso

- Organice un Día sin coches en toda la ciudad.
- Dado que este año el Día sin coches cae en domingo (es el 22 de septiembre), podría diseñar y promover una oferta alternativa para familias y turistas e invitarles a que prueben todas las opciones de movilidad. Dado que sus calles estarán libres de coches, puede organizar un festival, como este en Viena: <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/>
- ¿Por qué no batir un récord mundial? Hay muchos récords mundiales que establecer o que batir. Use su imaginación y establezca un récord mundial de movilidad activa con los residentes de su localidad.
- Puede inspirarse en el «Kit de actividades» para responsables locales de campaña que preparó el coordinador nacional alemán de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD.
- Entre las ideas se cuentan: lanzar un concurso de fotografía con personas que imiten la famosa imagen de los Beatles en Abbey Road en... un paso de cebra. ¿Por qué no participar en el concurso de fotografía europeo? Puede encontrar más ideas originales (en alemán) en <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-downloads>
- Puede escoger algunas ideas de los mejores ejemplos que ha identificado la Federación Europea de Ciclistas: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141223-Map-of-Ideas.pdf>

Recursos

European Commission

DG MOVE https://ec.europa.eu/transport/home_en

- Urban Mobility: <https://bit.ly/2kLbVDu>
- Road Safety, Walking and Cycling as Transport Modes <https://bit.ly/2TIOFeg>
- Cycling: <https://bit.ly/2I77OOO>

European organisations, platforms and projects

CIVITAS: <https://civitas.eu/>

- Thematic Group: Car-Independent Lifestyles: <https://bit.ly/2UISIWM>
- CIVITAS INSIGHT, The high potential of walking: <https://bit.ly/2KPuky6>
- CIVITAS INSIGHT, Accessible mobility: enabling independent living for all: <https://bit.ly/2Gx7DdO>

Eltis: <http://www.eltis.org/>

Walk 21: <https://www.walk21.com/>

European Cyclists Federation: <https://ecf.com/>

- ECF Map of ideas: <https://bit.ly/2CiVt4e>

FLOW: <http://h2020-flow.eu/>

- FLOW Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wjS>

ISAAC, Pedbike planner: <https://www.pedbikeplanner.eu/#home>

National and local initiatives and good practices

- Activity box (and other materials) developed by the German EUROPEANMOBILITYWEEK National Coordinator: <https://bit.ly/2Br5Lmz>
- Vienna's platform for walking: <https://www.wienzufuss.at/> and cycling: <https://www.fahrradwien.at/>
- Transport for London. Economic benefits of walking and cycling: <https://bit.ly/2qQVqYO>

MANUAL PARA RESPONSABLES LOCALES

El Manual para los encargados de las campañas locales explica los tres criterios de participación (actividades durante la semana, medidas permanentes y Día sin Coches) y cómo inscribirse en línea. También incluye un capítulo sobre los premios de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD.

LOS TRES CRITERIOS PARA PARTICIPAR

Se invita a cualquier ciudad de Europa o de otros lugares a participar en la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD. Su inscripción en línea se aprobará siempre que cumplan al menos alguno de los criterios que se indican a continuación:

- ◆ Organizar actividades durante la semana del 16 al 22 de septiembre, teniendo en cuenta el tema del año.
- ◆ Implantar al menos una medida permanente nueva que contribuya al paso del uso del coche particular a un medio de transporte sostenible. También son idóneas las medidas implantadas durante los 12 meses anteriores, siempre que se promuevan durante la semana del 16 al 22 de septiembre.
- ◆ Celebrar el Día sin Coches, preferiblemente el 22 de septiembre, dedicando una o varias zonas a peatones, ciclistas y transporte público durante al menos un día completo (desde 1 hora antes a 1 hora después de las horas laborables).

Solo podrán ser «participantes de oro» y optar a los Premios de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD (véase el capítulo a continuación) las poblaciones que se comprometan a cumplir los tres criterios anteriores.

CÓMO INSCRIBIRSE EN LÍNEA

Vaya a www.mobilityweek.eu y pulse sobre el botón de inscripción.

Multilingual registration

EUROPEAN MOBILITYWEEK
16-22 SEPTEMBER 2019

Subscribe to our e-newsletter

About Useful Resources Participants **MOBILITYACTIONS** Mobility Awards Latest Updates

ARE YOU A CITY?

EUROPEAN MOBILITYWEEK is the perfect opportunity to test out new forms of clean mobility, take stock of current transport challenges, and progress towards more sustainable mobility for Europe.

Registration for 2019 to be opened soon.

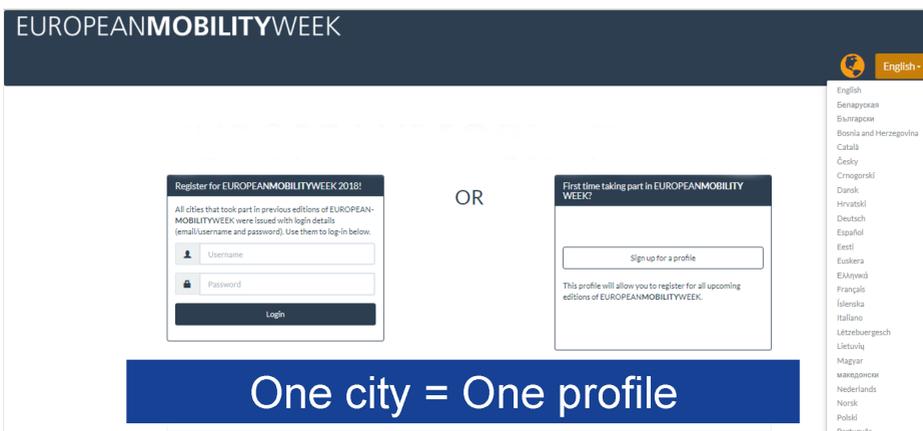
ARE YOU AN NGO, BUSINESS, OR SCHOOL?

Businesses, NGOs, schools and other actors, including cities, who want to get involved in the EUROPEAN MOBILITYWEEK campaign are encouraged to register their MOBILITYACTION online.

A MOBILITYACTION can be organised and registered at any time of the year.

Register your MOBILITYACTION

Después de inscribirse por primera vez o de iniciar sesión en su cuenta del año pasado, debe cumplimentar el formulario de inscripción en línea. Puede escoger su idioma.



Las ciudades deben proporcionar la siguiente información:

- ◆ Las actividades organizadas durante la semana del 16 al 22 de septiembre.
- ◆ Las medidas permanentes implantadas durante los 12 meses anteriores y promovidas durante la semana del 16 al 22 de septiembre.
- ◆ Información sobre las zonas cerradas al tráfico de coches durante el Día sin Coches y las actividades organizadas durante ese día.
- ◆ Las iniciativas de la UE relacionadas en las que también participa su ciudad.

Al finalizar la inscripción en línea, su Coordinador Nacional validará el envío. Una vez que se haya aprobado, se le enviará un mensaje electrónico de confirmación automático. Solo después de esto se publicará la participación de su ciudad en línea en la página de «Participantes».

Participating cities

54 Participating countries in 2018 (total cities: 2792)

	Albania	8
	Andorra	1
	Argentina	4
	Austria	559
	Belarus	66
	Belgium	97
	Bosnia and Herzegovina	6
	Bulgaria	25
	Croatia	16
	Cyprus	2
	Czech Republic	30
	Ecuador	2
	Estonia	6
	Finland	23
	France	55
	Georgia	1
	Germany	52
	Greece	62



En cualquier momento, hasta el fin de septiembre, podrá actualizar la información que ha proporcionado.

Si fuera necesario, puede actualizar con facilidad el perfil de su ciudad con el nombre y la dirección electrónica de la persona encargada de la campaña local para la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD dentro del municipio. Si su ciudad ya tiene un perfil, pero no recuerda los datos de acceso ni la dirección electrónica, puede ponerse en contacto con su Coordinador Nacional o con el Secretariado Europeo para obtener ayuda.

La firma de la Carta solo es obligatoria si solicita el premio de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD.

CÓMO COMENZAR SU CAMPAÑA

Comience analizando el tema anual, considerando qué implica e identificando un punto central que se adecúe a su ciudad y contexto nacional. Dé prioridad a las buenas prácticas que ya existen. Puede también sopesar cómo podría amplificarse o desarrollarse todavía más y, a continuación, planear cambios para mejorarlo.

Obtenga apoyo político. Si a su administración le resulta difícil conectar con el tema anual porque no perciben su relevancia para la ciudad, pida a su Coordinador Nacional una carta aclaratoria e informativa.

No debe ser demasiado negativo ni plantear polémicas en los mensajes que desea transmitir. Aunque en realidad no podemos esperar que se eliminen los coches particulares, los camiones y otros vehículos de las carreteras para responder a los efectos económicos negativos del transporte motorizado individual, definitivamente puede demostrarse que hay una gran diversidad de opciones a disposición del público y de las empresas para el desplazamiento y el transporte de mercancías.

Recopile sus pruebas. Reúna los datos y las cifras que respaldan la movilidad sostenible en su ciudad. Úselos como prueba para subrayar sus mensajes a distintos grupos objetivo.

Forje asociaciones eficaces. Alcanzar una movilidad inteligente y sostenible es un proceso largo que no solo exige apoyo político, sino también asociaciones comprometidas con ello. Se anima a las autoridades locales a que inicien tales asociaciones e impliquen a los actores locales en la máxima medida posible. Cada autoridad local debería buscar socios locales relevantes para los distintos acontecimientos y coordinar la preparación de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD en estrecha cooperación con ellos.

Por consiguiente, los municipios deben establecer asociaciones con las organizaciones de transporte (público), las asociaciones ecologistas, sanitarias y deportivas, las empresas locales (incluyendo sus contactos externos, es decir, clientes, proveedores y socios), los medios de comunicación locales y otros.

A las empresas suele interesarles participar para mostrar que han aceptado su responsabilidad de contrarrestar el cambio climático y cuidar de la comunidad y de la salud de sus empleados. Las autoridades locales deberían usar estos puntos para hacer que se sumen más socios a la iniciativa.

Las empresas, organizaciones y otros posibles socios que no les es posible contribuir a la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD (16-22 de septiembre), pero que prevén organizar algunas actividades complementarias durante el año, pueden inscribirse de forma individual. Gracias a la opción MOBILITY ACTIONS, estas organizaciones pueden ir a www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions e inscribir su acción.

Básese en las iniciativas ya existentes. Ya sea a nivel local, regional o nacional, es probable que haya diversas iniciativas ya existentes que se relacionan con el punto central de su campaña de un modo u otro. Alinearse con ellos puede fortalecer su campaña, amplificar sus mensajes y reducir el esfuerzo.

ACTIVIDADES DURANTE LA SEMANA DEL 16 AL 22 DE SEPTIEMBRE

Se pide a las ciudades que, a la hora de elaborar su programa, lo mantengan centrado sobre el tema anual de la campaña. Sin embargo, pueden organizar actividades sobre temas específicos relacionados con la sostenibilidad del transporte urbano. He aquí algunos ejemplos de las actividades recurrentes.

Lanzamiento oficial de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

Una manera perfecta de lanzar la campaña es mediante actos públicos y en los medios de comunicación el 16 de septiembre. Durante un acto de lanzamiento puede:

- ◆ Firmar la Carta de adhesión en público con presencia de algún representante político para mostrar su compromiso
- ◆ Lanzar las medidas permanentes que se han planeado en la ciudad
- ◆ Presentar ofertas especiales, como billetes con tarifas de transporte público especiales
- ◆ Organizar una visita guiada a pie o un paseo para una gran cantidad de personas en bicicleta

Y no olvide invitar con antelación a los medios de comunicación, socios y residentes.

Actividades en transporte público

Todos los actores de transporte público pueden usar la campaña como una oportunidad para promover las soluciones multimodales y demostrar que estas pueden ofrecer una verdadera alternativa a los coches particulares.

A continuación se incluye una serie de actividades dedicadas al transporte público.

- ◆ Ir y volver del trabajo en transporte público: introducir ofertas especiales, ofrecer bebidas después del trabajo en paradas cercanas o en el autobús, establecer un desafío para los trabajadores, organizar un debate entre estos trabajadores y los operadores de transporte público, informar a los pasajeros acerca de los diversos programas para compartir el uso del coche, etc.
- ◆ Transporte público accesible: colabore con las organizaciones de personas con discapacidad, actividades con sillas de ruedas o vendas en los ojos para hacer que los demás comprendan los retos a los que se enfrentan las personas con movilidad reducida, etc.
- ◆ Comunicación con clientes y personal: realizar encuestas para averiguar la satisfacción y las expectativas de los usuarios, organizar visitas a la oficina de control del transporte público con explicaciones relativas a la frecuencia, la velocidad y las rutas, preparar una exposición de innovaciones en el transporte público con viajes de prueba de vehículos limpios e inteligentes, etc.

Actividades en bicicleta

Ir en bicicleta se relaciona con todos los aspectos que hacen que una ciudad sea más habitable. Las bicicletas ahorran espacio y energía y no producen ruido ni contaminación ambiental.

Todas las propuestas de actividades que se incluyen aquí pretenden llamar la atención sobre los beneficios del ciclismo.

- ◆ Ir y volver en bicicleta del trabajo: establecer un punto de información, establecer un programa de emparejamiento de ciclistas nuevos con más experimentados, organizar un día en el que se «vaya en bicicleta al trabajo», ofrecer desayuno para las personas que van al trabajo en bicicleta, usar las aplicaciones disponibles para retos en ciclismo, participar en el Reto de Ciclismo Social y otros.
- ◆ Servicios e infraestructura relacionados con las bicicletas: colaborar con las asociaciones ciclistas locales, ofrecer un servicio de reparación



de bicicletas, distribuir información sobre rutas seguras para bicicletas, organizar un viaje en bicicleta en un carril bici recién inaugurado, pedir a las asociaciones ciclistas locales o a la policía que den a las bicicletas un número de serie para protegerlas del robo y otras.

- ◆ El ciclismo es moda: organice una exposición de modelos nuevos y prototipos de bicicleta, presente un desfile de moda de ropa para ciclismo, prepare kits para ciclistas, etc.

Actividades a pie

Aunque en ocasiones se pasa por alto, caminar es un medio de transporte importante. Las actividades propuestas pueden organizarse con facilidad.

- ◆ Ir y volver a pie del trabajo: anime a las empresas a que recompensen al personal que camine al trabajo (por ejemplo, desayunos, incentivos económicos o dos minutos adicionales de derecho a vacaciones anuales), pida al director ejecutivo que dé un paseo por las calles que rodean el edificio de la empresa para evaluar la accesibilidad para los peatones, etc.
- ◆ «Calles vivas»: pida a los líderes municipales que exploren la ciudad a pie para evaluar los problemas tales como las barreras físicas, las grietas en las aceras, el aparcamiento ilegal, el vertido de basuras y otros.
- ◆ El «día del aparcamiento»: invite a los residentes a hacer un uso creativo de los espacios de aparcamiento, plante árboles en una calle poco atractiva, pida a los comerciantes que se unan a la campaña.

- ◆ Escuelas: los niños pueden ir acompañados de funcionarios en su trayecto diario a pie hasta la escuela; es también una buena idea organizar algún tipo de concurso o actividad, como el juego de la serpiente; use las nuevas tecnologías para captar la atención de los niños, etc.
- ◆ Zonas verdes: organice paseos, viajes en bicicleta o meriendas en las zonas verdes ya existentes y no oficiales (con precauciones), acompañados de los representantes locales.

Promoción de un uso responsable del automóvil

Los que necesitan usar su coche para determinados propósitos también pueden contribuir a un entorno urbano más sostenible.

Puede sopesarse la realización de una gran diversidad de actividades, como las que se enumeran a continuación, que van desde una conducción cuidadosa y segura hasta el aumento del número de pasajeros por coche (viajes compartidos).

- ◆ Ofrecer a los conductores de coches particulares parados en atascos de tráfico una pelota antiestrés u otros objetos para concienciarles de las consecuencias de su conducta
- ◆ Invitar a las autoescuelas a ofrecer sesiones de formación sobre eficiencia energética (ecoconducción)
- ◆ Promover la ecoconducción entre los conductores profesionales, tales como conductores de autobuses escolares, taxistas, conductores para empresas y organismos, etc.
- ◆ Lanzar una campaña con las gasolineras locales para impulsar la comprobación periódica de la presión de los neumáticos (por debajo de 0,4 bares implica un aumento en el consumo de combustible del 10 %)
- ◆ Organizar concursos en los que los conductores de automóviles entregan su permiso de conducir durante un período determinado de tiempo y reciben un billete de transporte público a cambio
- ◆ A la hora de retransmitir la información sobre el tráfico en la radio local, pedir a los conductores que cambien y combinen sus coches con otros modos de transporte si quieren evitar los atascos de tráfico
- ◆ Presentar programas de uso compartido de los coches
- ◆ En el caso de que no haya un programa de uso compartido de los coches en su ciudad, realizar una encuesta para identificar a las posibles personas que podrían compartirlo para un programa futuro
- ◆ Organizar una exposición en la que el público pueda ver y probar vehículos limpios, eléctricos, híbridos y de gas natural
- ◆ Comprobar si el alcalde podría usar un vehículo eléctrico durante la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** para atraer la atención de los medios de comunicación



Actividades urbanas de transporte de mercancías

La movilidad sostenible no solo compete al modo de desplazarnos en nuestras ciudades, sino también al modo en el que se transportan las mercancías. Para promover un transporte de mercancías urbano sostenible puede organizarse un traslado con bicicletas de carga, una exposición de repartos, el lanzamiento de nuevos programas de compartir bicicletas de carga, la gestión de la logística de su actividad mediante bicicletas de carga, etc.

De acuerdo con una investigación realizada por la Vrije Universiteit de Bruselas y la experiencia del proyecto Cyclelogistics, entre el 50 % y el 70 % de los movimientos de mercancías en las ciudades europeas podrían pasar a hacerse con bicicletas (de carga).

Cree un espacio designado para el reparto. Debería reservarse una plataforma o aparcamiento para coches situado fuera de las zonas sin coches para el reparto de mercancías destinadas a las tiendas, que podría hacerse con vehículos limpios.

Promoción de la gestión de la movilidad

La gestión de la movilidad puede ser una potente herramienta para conseguir el cambio de conducta. Durante la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD**, las autoridades locales pueden establecer asociaciones con las escuelas y empresas para implantar planes de movilidad para escuelas y trabajadores.

Para fomentar el cambio de conducta, puede organizar actividades como promover los desplazamientos sostenibles al trabajo en los boletines corporativos, dar premios a las empresas sostenibles, establecer un grupo de trabajo de empleados o un coordinador para los problemas de movilidad, etc.

Actividades PMUS

La SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD es una gran oportunidad para activar el interés en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Puede organizar varias actividades para promover todavía más su PMUS:

- ◆ Establecer una exposición sobre los posibles casos hipotéticos para el desarrollo del transporte
- ◆ Organizar una conferencia sobre el plan de movilidad urbana
- ◆ Organizar reuniones de vecinos sobre movilidad urbana
- ◆ Implantar o presentar algunas de las medidas del plan de movilidad urbana (nuevas rutas de autobús, nuevos aparcamientos disuasorios «Park & Ride», carriles bici, planos para un traslado ecológico al trabajo, centros de movilidad, etc.)

Actividades de ocio y convivencia

Las actividades de ocio podrían dar la oportunidad de descubrir la ciudad de modo seguro y disfrutarla en un entorno más silencioso sin coches. No obstante, el punto central de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD debería continuar siendo el transporte urbano, no los deportes ni la cultura.

- ◆ Servicios especiales de lanzadera para explorar la ciudad
- ◆ Visitas guiadas organizadas por guías turísticos o clubes de senderismo
- ◆ Reuniones de peatones en asociación con tiendas de deporte, escuelas, asociaciones y otras
- ◆ Llaves de hotel que también permitan el acceso al transporte público o a programas para compartir bicicletas
- ◆ Organización de conciertos gratuitos, obras de teatro, representaciones callejeras, artistas, payasos, etc. en los espacios públicos
- ◆ Suministro de una pared en blanco en la plaza principal para recoger las opiniones de los ciudadanos
- ◆ Solicitud a las asociaciones deportivas o a las tiendas y empresas locales de que organicen actividades deportivas en las calles
- ◆ Oferta de viajes usando modos de transporte específicos, como carruajes tirados por caballos, trenes para turistas, barcas solares, etc.



Actividades saludables

Las consecuencias del transporte para la salud afectan a la mayoría de la población y, especialmente, a los grupos vulnerables como niños y ancianos.

Los servicios sanitarios locales, las empresas aseguradoras sanitarias, las asociaciones médicas y las organizaciones de deportes pueden ser socios adecuados para la organización de las actividades de salud y movilidad.

- ◆ Pida a la red de control de la calidad del aire, a la agencia de medio ambiente o energía (AEMA, IEE) o a los centros de información y documentación sobre el ruido (INCE, CIDB) que realicen una exposición sobre el aire y el ruido
- ◆ Pida a la policía o a los centros de control técnico de los automóviles que ofrezcan pruebas contra la contaminación para los vehículos en los aparcamientos
- ◆ Invite a las organizaciones de seguros sanitarios a ofrecer información sobre los beneficios de la actividad física para la salud, sobre cómo integrar la actividad física en la rutina diaria, etc.
- ◆ Pida a hospitales y médicos que ofrezcan revisiones de la salud (presión arterial, circulación, peso, masa ósea, etc.) para fomentar la conciencia sobre ella
- ◆ Use un dispositivo portátil de medición de la calidad del aire, que podría usarse durante distintos modos de transporte

MEDIDAS PERMANENTES

Cuando se inscriba, en el formulario en línea se mostrará una lista actualizada de las medidas permanentes. Este capítulo es solo una introducción a la larga lista de medidas permanentes que pueden implantarse en su ciudad.

Se pide a las ciudades participantes que presenten las nuevas medidas permanentes que van a implantar para contribuir a la transición del desplazamiento modal en coche particular a unos medios de transporte ecológicos.

Siempre que sea posible, al menos una de estas medidas debería ser una reasignación permanente del espacio de carreteras a favor del destinado a caminar, ir en bicicleta o del transporte público; por ejemplo, unas aceras más anchas, un nuevo carril para bicicletas o autobuses, un nuevo programa para calmar el tráfico, un menor límite de velocidad.

Estas medidas no tienen por qué ser costosas. Muestran el compromiso de la autoridad local con una movilidad urbana sostenible. Algunas posibles medidas permanentes son:

Transporte público

- ◆ Mejora y extensión de la red de transporte público (carriles para vehículos de gran ocupación, nuevas paradas, nuevas líneas, zonas reservadas, etc.)
- ◆ Aumento en la frecuencia, introducción de servicios urgentes, etc.
- ◆ Uso de vehículos limpios para las flotas de transporte público (eléctricos, híbridos, de gas natural, etc.)
- ◆ Billetes multimodales
- ◆ Servicios integrados para diversos modos de transporte público
- ◆ Negociar con los operadores la colocación de las paradas cerca de los principales lugares de trabajo
- ◆ Permitir que las bicicletas suban al transporte público fuera de las horas punta
- ◆ Construir nuevos espacios de estacionamiento de bicicletas en las paradas de transporte públicos
- ◆ Adaptar las paradas de autobús
- ◆ Presentar los horarios y otra información en formatos accesibles (en letra grande, Braille, audio, etc.)
- ◆ Adaptar las infraestructuras para permitir la accesibilidad (autobuses con suelos bajos, ascensores, rampas, etc.)
- ◆ Garantizar la información acerca del nivel de acceso por medio de sitios web, aplicaciones para móviles, folletos, etc.



- ◆ Introducir nuevos estilos de horarios, sitios web o aplicaciones, abrir servicios de información multimodal y averiguar qué piensan los clientes

Servicios para bicicletas

- ◆ Mejorar la red de bicicletas y las instalaciones (ampliación, renovación, señalización, aparcamiento, cierres, etc.)
- ◆ Creación de programas de bicicletas públicas o para compartir bicicletas
- ◆ Establecer un punto o un puesto de información sobre bicicletas para empleados, propietarios de casas, visitantes, etc.
- ◆ Ofrecer instalaciones para que los ciclistas puedan cambiarse de ropa y ducharse
- ◆ Implantar instalaciones para aparcar las bicicletas de modo que estén protegidas y seguras
- ◆ Comprar bicicletas para una flota de bicicletas públicas o de empresa
- ◆ Instalar un servicio público de reparación de bicicletas
- ◆ Reubicar el aparcamiento para bicicletas cerca de la entrada de los edificios de la administración pública, oficinas, centros comerciales, etc.

Zonas para peatones

- ◆ Creación o ampliación de las zonas para peatones
- ◆ Mejora de las infraestructuras: pasarelas peatonales, aceras, pasos de cebra, iluminación, etc.
- ◆ Reasignación o peatonalización del espacio público

Nuevas formas de uso y propiedad de los vehículos

- ◆ Lanzamiento de programas de uso compartido de vehículos
- ◆ Uso responsable de los automóviles (ecoconducción, etc.)
- ◆ Uso de vehículos limpios

- ◆ Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos

Distribución de mercancías

- ◆ Nuevos reglamentos para la distribución de mercancías
- ◆ Uso de vehículos limpios
- ◆ Creación de plataformas de descarga para la transferencia de mercancías

Aparcamientos

- ◆ Introducción de nuevas zonas de aparcamiento o zonas con prohibición de aparcar
- ◆ Hacer cumplir las normas de aparcamiento de manera más estricta
- ◆ Proporcionar información acerca de los reglamentos de aparcamiento
- ◆ Introducir horas de trabajo flexibles para reducir los atascos en las horas punta
- ◆ Reservar los mejores espacios de aparcamiento (los más cercanos a la entrada) para las personas que comparten coche
- ◆ Proporcionar un viaje de vuelta a casa garantizado en caso de emergencia para las personas que comparten coche
- ◆ Reubicar el aparcamiento para coches lejos de la entrada a las oficinas

Programas para calmar y reducir el acceso del tráfico

- ◆ Programas de reducción de la velocidad cerca de las escuelas
- ◆ Reducción de las zonas de aparcamiento exterior
- ◆ Creación de aparcamientos disuasorios «Park & Ride»
- ◆ Restricciones permanentes del acceso a los centros urbanos



Accesibilidad

- ◆ Lanzamiento de los planes de accesibilidad
- ◆ Creación de instalaciones para personas con movilidad reducida
- ◆ Eliminación de las barreras arquitectónicas
- ◆ Reducción de la altura de las aceras y aumento de su superficie
- ◆ Creación de aceras táctiles y rampas para sillas

de ruedas

- ◆ Colocación de dispositivos sonoros en los semáforos

Gestión de la movilidad

- ◆ Adopción de planes de viaje al lugar de trabajo y a la escuela
- ◆ Creación de centros de movilidad y servicios de información
- ◆ Elaboración de materiales educativos
- ◆ Planes de movilidad urbana con la participación de los actores locales
- ◆ Provisión de incentivos y bonos a los empleados
- ◆ Facilidad de acceso a las empresas u otras zonas sociales

DÍA SIN COCHES

El Día sin Coches ofrece un punto con atractivo especial para experimentar con nuevos modelos de tráfico y transporte sostenible, pero su organización debe planificarse con mucha antelación, dado que cerrar las calles al tráfico puede constituir todo un desafío burocrático.

¿Cuándo es el Día sin Coches?

Alentamos a todas las ciudades europeas a continuar celebrando el Día sin Coches en su fecha original, el 22 de septiembre.

Si responde mejor a los propósitos del acontecimiento, puede cambiarse a cualquier otro día de la **SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD** (16-22 de septiembre), durante la cual puede organizarse más de un Día sin Coches.

Si en su ciudad se organiza un Día sin Coches recurrente durante el año (por ejemplo, en marzo o en junio), le animamos a que lo inscriba como una **MOBILITY ACTIONS**.

¿Qué se considera un Día sin Coches?

Pueden definirse dentro de una ciudad una o varias zonas sin coches, que se cerrarán al tráfico motorizado durante la mayor parte del día (es decir, desde una hora antes de las horas laborables habituales hasta una hora después de ellas).

Únicamente se admitirán peatones, ciclistas, transporte público y vehículos limpios, como los que usan GPL (gas de petróleo licuado), VGN (vehículos de gas natural), eléctricos y similares.



Si se define más de una zona, pueden estar unidas por caminos para peatones. Las zonas sin coches también pueden venir respaldadas por una zona de separación con información específica para los conductores de coches.

¿Por qué es importante unirse al Día sin Coches?

El Día sin Coches es uno de los tres criterios para participar en la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD y es obligatorio si su ciudad quiere solicitar el premio.

Pero el Día sin Coches es mucho más: muchas ciudades usan la oportunidad de establecer zonas peatonales para ese día y organizar grandes acontecimientos al aire libre en el espacio público que queda libre.

Más allá del aspecto festivo, el acontecimiento es la ocasión perfecta para mostrar a los residentes qué aspecto puede tener un centro de la ciudad o una zona sin coches.

Además, el Día sin Coches tiene gran impacto <https://bit.ly/2YMZCHX>. Mida la calidad del aire y el ruido ese día específico, el día antes y el día después, comparta los resultados con los residentes y muéstreles que su cambio de conducta y la aceptación de un estilo de vida menos dependiente del coche forman parte de la solución. Está en juego la lucha contra el cambio climático, la mejora de nuestra salud y la calidad de vida en nuestras ciudades.

¿Cómo definir la zona sin coches?

La ubicación y el tamaño de las zonas sin coches debería seleccionarse con cuidado, teniendo en cuenta el contexto local. Las zonas pueden servir para:

- ◆ Dar visibilidad a los problemas específicos (ruido, calidad del aire, etc.)
- ◆ Presentar o poner a prueba las medidas previstas (como una zona peatonal permanente)
- ◆ Dirigirse a grupos específicos (niños, trabajadores, etc.)
- ◆ Destacar el compromiso de las empresas situadas en la zona

A la hora de seleccionar las zonas para celebrar el Día sin Coches, deben tenerse en cuenta el número de visitantes en esa zona en un día «normal» y el número previsto de visitantes adicionales durante el Día sin Coches.

También deben tenerse en cuenta las instalaciones de aparcamiento necesarias en la zona circundante.

Si su ciudad está definiendo más de una zona sin coches, asegúrese de que pueda irse de una otra con facilidad.

¿Cómo garantizar una zona sin coches al tiempo que se dan exenciones?

El acceso a las zonas sin coches se controlará y se instalarán barreras, por lo que será necesaria la ayuda de la autoridad de tráfico urbano, la policía y personal de la autoridad local.

Debe establecerse una breve lista de vehículos autorizados. Además de los vehículos limpios (GPL, VGN, eléctricos, etc.), pueden concederse exenciones a los profesionales sanitarios, a las personas con discapacidad y a los encargados de los trabajos de reparación urgentes.

Los servicios de emergencia (policía, bomberos, ambulancia) y los trabajadores de las empresas de suministro de electricidad o gas tendrán acceso automático a la zona.

Las solicitudes de exención que no estén incluidas en la lista anterior deberían enviarse al departamento municipal responsable de ellas. Las exenciones deben limitarse al mínimo.

Debe invitarse a los residentes a que muevan sus coches el día antes, para liberar



las calles y puede que sea necesario proporcionar aparcamiento especial para coches y firmar contratos con los operadores de los aparcamientos.

Una alternativa sería permitir a los residentes que sacaran sus coches de la zona conduciéndolos pero no permitirles volver antes de una hora específica. Entonces tendrían que dejar sus coches en un aparcamiento.

Se autorizaría el reparto hasta una hora determinada (que debe especificarse) en cumplimiento con las condiciones generales. En el caso de los comerciantes que necesiten recibir mercancías durante el día, puede crearse fuera de la zona una zona de carga a partir de la cual las mercancías se entregarán utilizando vehículos limpios o bicicletas de carga.

¿Qué modos alternativos deben ofrecerse durante el Día sin Coches?

El transporte público es la manera más inmediata y eficaz de desplazarse durante el Día sin Coches. Serán deseables las acciones que se indican a continuación:

- ◆ Mayor frecuencia de los servicios
- ◆ Mayor accesibilidad para las personas con movilidad reducida
- ◆ Tarifas especiales o transporte gratuito
- ◆ Iniciativas específicas (billetes combinados para aparcamiento y autobús, o de autobús y tren, billetes con descuentos en cines, piscinas, etc.)

También merece la pena hacer funcionar servicios de lanzadera para unir los aparcamientos con el centro de la ciudad o unas rutas específicas (visita de la

ciudad, circunvalaciones, etc.).

Pueden usarse vehículos limpios (GPL, VGN y eléctricos) dentro de las zonas sin coches para el reparto de mercancías o para el uso de personas con discapacidad.

Las bicicletas son también una gran parte de las alternativas:

- ◆ Implicar a los grupos y asociaciones ciclistas locales
- ◆ Ofrecer alquiler de bicicletas en los aparcamientos disuasorios «Park & Ride», estaciones de tren, paradas de autobús, etc.
- ◆ Combinar billetes de autobús y bicicleta o para aparcamiento y bicicletas
- ◆ También es una buena iniciativa ofrecer una bicicleta a cambio de las llaves del coche o del documento de matrícula
- ◆ Prever instalaciones con personal para el aparcamiento cubierto de las bicicletas
- ◆ Definir rutas ciclistas seguras y bien delimitadas fuera de las zonas sin coches
- ◆ No debe olvidar el uso de bicicletas de carga para la logística de su acontecimiento y muchas otras cosas más.

¿Dónde puede dejarse el coche?

Aparcamientos disuasorios «Park & Ride»

Para animar a los residentes a dejar sus coches y usar el transporte público, pueden establecerse en los alrededores instalaciones de aparcamiento seguro. Estos aparcamientos deberían contar con personal y tener horarios de apertura que coincidan con las horas del Día sin Coches. Pueden ser gratuitos o no (por ejemplo, billete combinado de aparcamiento y autobús o de aparcamiento y bicicleta). Debería haber servicios de enlace con los aparcamientos que no se encuentren situados en las rutas de transporte público habituales mediante servicios de lanzaderas especiales.

Estacionamiento de carga y descarga

Pueden establecerse aparcamientos especiales cerca de las zonas sin coches para quienes necesiten usarlos. Estos aparcamientos pueden usarse para dejar a alguna persona, para aparcamiento a corto plazo (menos de una hora), para facilitar la compartición de coches, para la entrega de mercancías, etc. No deben usarse como un aparcamiento a largo plazo y deberían contar con personal para ese día. Pueden ofrecerse servicios de lanzadera desde estos aparcamientos hasta el centro de la ciudad.

Aparcamientos para los residentes

Los aparcamientos deberían reservarse para el uso de los residentes. Deberían estar situados en el interior de las zonas sin coches o cerca de sus límites. Solo deberían abrirse el día antes del acontecimiento y permanecer abiertos hasta el día después. Pueden aplicarse precios específicos de aparcamiento para animar a los residentes a que dejen sus coches en los aparcamiento durante todo el día. Los detalles pueden acordarse con los operadores del aparcamiento.

¿Quiénes pueden ser los mejores socios para organizar el Día sin Coches?

La celebración del Día sin Coches puede suscitar preocupación en algunos comerciantes. Este es el motivo por el cual deben hacerse esfuerzos especiales para que participen en un estadio inicial de la organización.

- ◆ Debe comunicarse específicamente con los comerciantes por medio de un documento especial con información personalizada acerca de cómo llegar al centro de la ciudad sin coche
- ◆ Relacione el nombre de una parada de metro, de autobús o de tranvía con una tienda
- ◆ Anuncie las tiendas del centro de la ciudad en los artículos promocionales de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD (por ejemplo, colocando los logotipos de las tiendas en el mapa de la zona sin coches)
- ◆ Cree un espacio designado para los repartos y use vehículos limpios para ellos
- ◆ Distribuya billetes de transporte público en las tiendas
- ◆ Anime a los comerciantes a que ocupen el espacio público recuperado por la prohibición de los vehículos como una prolongación de su espacio de venta (terrazas o espacio para puestos de calle). Recuerde que el Día sin Coches no debe convertirse en un gran acontecimiento comercial organizado con propósitos de marketing.

INDEPENDIENTEMENTE DE LO QUE HAGA ESTE AÑO SU CIUDAD, RECUERDE LO SIGUIENTE...

Para garantizar la sinergia a nivel europeo y dar a las personas la sensación de que forman parte de un movimiento mundial, no olvide lo siguiente:

- ◆ Utilice de forma coherente las pautas visuales <http://www.mobilityweek.eu/communication-toolkit>
- ◆ Sea creativo, piense en nuevas medidas y actividades, y compártalas

con su Coordinador Nacional o con el Secretariado Europeo <http://www.mobilityweek.eu/contact>

- ◆ Promueva la etiqueta #mobilityweek y siga las cuentas oficiales en Facebook www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek
Twitter <https://twitter.com/mobilityweek>
Instagram <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek>
YouTube www.youtube.com/user/europeanmobilityweek
Flickr www.flickr.com/photos/europeanmobilityweek
- ◆ Use las redes sociales teniendo en cuenta los puntos que se indican a continuación:
 - comparta contenido relevante para su público
 - corrija los errores, pero hágalo con respeto (separe los hechos de la opinión)
 - interactúe, hable sobre los éxitos de sus socios y promotores
 - no envíe correo basura (spam)
 - compruebe su ortografía y recompruebe los enlaces de todo lo que publique
 - no se comprometa a llevar a cabo ninguna acción, a menos que esté autorizado para ello
- ◆ Envíe cartas informativas a cada uno de los grupos objetivo más sensibles (comerciantes, empresas, residentes de la zona sin coches) para informarles acerca de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD e invítelos a participar en su organización
- ◆ Suscríbase a nuestro boletín electrónico quincenal <http://www.mobilityweek.eu/newsletter>
- ◆ Haga que los empleados municipales participen en la organización de la campaña, anime a los miembros del personal a utilizar más los modos de transporte sostenibles y lance un plan sostenible de desplazamiento al trabajo para ellos
- ◆ Realice el seguimiento y la evaluación de sus acciones (número de nuevos usuarios del transporte público gracias a una actividad dada, número de personas que decide prescindir del coche después de la campaña, cifras de mejora de la calidad del aire, reducción del ruido, opinión pública acerca de sus planes y acciones, etc.)
- ◆ Relacione sus actividades con las iniciativas de la UE vinculadas (Proyecto EDWARD – Día Europeo sin una Muerte en Carretera, Semana Europea de los Deportes, CIVITAS, Pacto de los Alcaldes, etc.)
- ◆ Utilice otros recursos útiles a su disposición en internet (folleto, cartel, guía de mejores prácticas) <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources>

Todos los materiales de comunicación se ofrecen en inglés. Este manual, el folleto anual, el cartel y el vídeo de la campaña se ofrecen en todas las lenguas oficiales de la UE.

PREMIOS DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

El Premio de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD se presenta a las autoridades locales que se considera que han hecho lo máximo para aumentar la concienciación acerca de la movilidad sostenible durante la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD (16-22 de septiembre) anterior.

Desde 2017 se concede en dos categorías: una para los municipios de gran tamaño y otra para los más pequeños.

Pretende impulsar campañas de éxito y aumentar la concienciación acerca de la necesidad de la acción local en el campo de la movilidad urbana sostenible.

Los finalistas reciben su reconocimiento en una prestigiosa ceremonia en Bruselas en marzo y aparecen en distintos vídeos y publicaciones.

Criterios de selección

Se aplican los mismos criterios a las dos categorías.

Las autoridades locales pueden optar al premio de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD si:

1. se han inscrito en línea en www.mobilityweek.eu
2. han enviado la Carta firmada
3. son «participantes de oro», es decir, cumplen los tres criterios:

organizan durante la semana asignada actividades relacionadas con el tema anual

implantan al menos una nueva medida permanente para reducir el uso de coches particulares

celebran el Día sin Coches

4. se encuentran dentro de la UE-28, los países candidatos a la UE, los posibles candidatos a la UE que forman parte del Proceso de Estabilización y Asociación (PEA), los países del Área Económica Europea (AEE) o los países de la Zona Europea de Libre Comercio (AELC). Estos países son: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia,



Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Kosovo¹, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, antigua República de Macedonia, Rumanía, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía, antigua Yugoslavia.

Criterios de evaluación

Un jurado independiente de expertos en movilidad urbana evaluará:

1. La calidad de las actividades que adoptan el tema anual
2. El plan de acción para los actos y la participación del público
3. La estrategia de comunicación
4. El impacto de las medidas permanentes
5. El alcance de las asociaciones con las partes interesadas locales

Proceso de solicitud

Las autoridades locales que deseen solicitar el premio de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD deben:

- ◆ Cumplimentar el formulario de solicitud en inglés proporcionando los detalles que se especifica
- ◆ Enviar el formulario de solicitud del modo que se indica en el sitio web de la campaña
- ◆ Incluir una copia digital de la Carta firmada
- ◆ Proporcionar un mapa de la zona que se cerró al tráfico de vehículos de motor durante el Día sin Coches

¹ Esta designación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre el estado, y está en línea con la UNSCR 1244 y la Opinión de la CIJ sobre la Declaración de Independencia de Kosovo.

- ◆ Enviar una selección de materiales de respaldo tales como imágenes (con buena resolución), vídeos, herramientas para la comunicación y recortes de prensa
- ◆ Todo debe enviarse entre el 23 de septiembre y el 23 de octubre

Ceremonia de entrega y premio

La ceremonia de la SEMANA **EUROPEA DE LA MOVILIDAD** se celebra en Bruselas con la presencia del Comisario de la UE para el transporte y suele celebrarse en marzo. Durante la ceremonia también se entrega el premio a la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible.

Las autoridades locales ganadoras recibirán, cada una, un vídeo promocional de hasta tres minutos para mostrar sus logros como defensores del transporte urbano sostenible en Europa.

ENLACES RELACIONADOS

Sitio web y documentos de la Unión Europea

- ◆ European Commission - Mobility and Transport portal <https://bit.ly/1epTAXu>
- ◆ European Commission - Clean transport, Urban transport <https://bit.ly/2US0w8o>
- ◆ European Commission - Sustainable Transport <https://bit.ly/2vjGggO>
- ◆ European Commission - Intelligent Transport Systems (ITS) <https://bit.ly/2fSaRtI>

Proyectos e iniciativas de la UE

- ◆ CIVITAS www.civitas.eu
- ◆ Eltis www.eltis.org
- ◆ BiTiBi project – Bike Train Bike www.bitibi.eu
- ◆ EBSF_2 project: <http://ebsf2.eu/>
- ◆ FLOW project <http://h2020-flow.eu/>
- ◆ FREVUE project <https://frevue.eu/>
- ◆ MaaS4EU project: <http://www.maas4eu.eu/>

Iniciativas de las autoridades locales, organizaciones y empresas especializadas

- ◆ BKK Budapest, launch of the FUTÁR tool: <https://bit.ly/2sMaf2L>
- ◆ FUTÁR tool: <http://futar.bkk.hu>
- ◆ Blue Bike: <https://www.blue-bike.be/en>
- ◆ City of Esch-sur-Alzette, Pedestrian signposting, <https://bit.ly/2BQlcC9>
- ◆ City of Paris, Paris respire: <https://bit.ly/2HxHWRQ>
- ◆ Hitch: <http://www.hitchit.co/>
- ◆ International Post Corporation, Parcel Lockers webpage: <https://bit.ly/2oyyKf7>
- ◆ MaaS Alliance: <https://maas-alliance.eu/>
- ◆ MaaS Global: <https://maas.global/>
- ◆ The Money Advice Service (car cost calculator): <https://bit.ly/1Ds8xRu>
- ◆ Le Moniteur Automobile (car cost calculator): <https://bit.ly/2HmdTUg>
- ◆ Mulhouse Alsace Agglomération, news item on Compte Mobilité: <https://bit.ly/2EZAu7s>
- ◆ RATT Timisoara, bike-sharing webpage: http://www.ratt.ro/velo_tm.html
- ◆ STIB Brussels, walking map: <https://bit.ly/2ZpuAHb>
- ◆ Street Life Festival 2018, Vienna, <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival>
- ◆ Swiss Federal Railways, Multimodal webpage: <https://bit.ly/2CMV6xz>
- ◆ Tisséo Toulouse, Pastel Card: <https://bit.ly/2I4sUPx>
- ◆ Transport for London (TfL), walking map: <https://bit.ly/1MIEkxp>
- ◆ UPS, trial of electric tricycles: <https://bit.ly/2F322NI>

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 DE SEPTIEMBRE 2019

