

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 DE SEPTIEMBRE 2018



REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER



Autores

EUROCITIES (European Secretariat)

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

POLIS - European Cities and Regions networking for innovative transport solutions

Dagmar Köhler

DKoehler@polisnetwork.eu

Chloé Mispelon

CMispelon@polisnetwork.eu

Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu



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 de 2018.

Incluye:

- las **Pautas temáticas** con una explicación del tema de 2018: «Multimodalidad»
- 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 los ciudadanos 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 2017 la campaña superó su récord de participación: 2526 ciudades de 50 países organizaron actividades durante la semana.

Más de la mitad de las ciudades participantes implantaron medidas permanentes que ascendían a un total de 7993, 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 2017, celebraron el Día sin Coches 1352 ciudades.

Cada año, la SEMANA EUROPEA DE LA **MOVILIDAD** se centra en un tema específico relacionado con la movilidad sostenible. En 2018, el tema es la «Multimodalidad».

La multimodalidad promueve el uso y la combinación de distintos modos de transporte para los desplazamientos urbanos, tanto para pasajeros como para mercancías.

La combinación de distintos modos de transporte implica aumentar al máximo los beneficios para los pasajeros: los costes, la rapidez, la flexibilidad, la comodidad, la fiabilidad, etc. También ofrece beneficios para la sociedad: reducción de la contaminación y la congestión, mejora de la calidad de vida y de la salud, y otros.

La creciente tendencia hacia la digitalización en la movilidad urbana es un impulsor clave en la promoción de la multimodalidad.

PAUTAS TEMÁTICAS PARA 2018

Las pautas temáticas presentan una explicación del tema de la campaña de este año y la llamada a la acción («Combina y muévete»), los beneficios de la multimodalidad, las medidas políticas necesarias para lograr un sistema de transporte multimodal y algunas ideas de actividades en torno al tema anual.



EL TEMA DE ESTE AÑO: COMBINA Y MUÉVETE

La Comisaria de Transporte de la UE, Violeta Bulc, ha hecho un llamamiento a que 2018 sea el «Año de la Multimodalidad».¹ Dentro de este marco, la SEMANA EUROPEA DE LA **MOVILIDAD** ha adoptado la llamada a la acción «Combina y muévete» para promover la idea de escoger distintos modos de transporte para el traslado entre distintas zonas urbanas.

La Comisión Europea define la «multimodalidad» como el «uso de distintos modos de transporte en el mismo viaje»², tanto para mercancías como para pasajeros.

En las zonas urbanas disponemos de muchas opciones de movilidad, tanto motorizadas como sin motor, que pueden ser compartidas, públicas o individuales, tradicionales o nuevas. Estas incluyen caminar e ir en bicicleta, el transporte público (como el autobús, el tranvía, el metro y el tren), y muchas otras variaciones, tales como bicicletas compartidas, taxis, lanzaderas reservadas con antelación o coches compartidos. En este contexto, la multimodalidad cubre una multitud de posibles combinaciones de modos para los desplazamientos dentro de las ciudades.

Los viajes urbanos tienden a ser más breves en comparación con los interurbanos, y la multimodalidad también describe el uso de distintos modos de transporte para diferentes viajes dentro de la rutina semanal. En el caso de los viajes más breves, puede optarse por caminar o ir en bicicleta, mientras que las opciones de autobús o tren son adecuadas para los viajes más largos.

Las mejoras físicas y digitales facilitan los viajes multimodales que usan medios más sostenibles. Unas buenas infraestructuras y la construcción de centros multimodales son de importancia crucial. Las tarjetas inteligentes para facilitar el pago o las aplicaciones para teléfonos con información consolidada sobre el transporte público aumentan la comodidad de combinar los modos activos y colectivos.

La digitalización cada vez mayor del transporte ha reforzado el concepto de «Movilidad como servicio» (Mobility as a service: MaaS). MaaS va un paso más allá e incluye como concepto central «la integración de diversas formas de transporte en un único servicio de movilidad al que puede accederse a demanda». El acceso se realiza mediante una «única aplicación, con un único pago».³ MaaS tiene un gran potencial para alcanzar una movilidad multimodal sin fisuras si se implanta de acuerdo con los mejores marcos de políticas de apoyo.

1. European Commission website: <http://bit.ly/2rXa7Nx>

2. *Idem*

3. MaaS Alliance website: <http://bit.ly/2EJBgZq>

BENEFICIOS DE LA MULTIMODALIDAD

El principal objetivo de la SEMANA EUROPEA DE LA **MOVILIDAD** en 2018 es impulsar a las personas a utilizar las diversas soluciones de movilidad de las que disponen en sus ciudades y desacreditar la creencia generalizada de que los coches particulares son la única opción de transporte adecuada. Una manera de responder a esto es reevaluar nuestras necesidades de transporte diarias y considerar el viaje de A a B como una manera de enriquecer nuestro día:

Aprovechar el tiempo al máximo

Durante el trayecto en un transporte público, el tiempo de viaje puede usarse para leer el periódico, trabajar en su smartphone, hablar con amigos o, sencillamente, sentarse relajado y escuchar música.

Incluir algo de gimnasia

Ir al trabajo en bicicleta o caminando en distancias cortas (de hasta 5 km) proporciona los 30 minutos de ejercicio al día recomendados para mantenerse saludable y en buena forma. Los estudios demuestran que las personas que caminan al menos 25 minutos al día pueden esperar vivir, de media, entre tres y siete años más.¹

Ahorrar dinero

Tener y usar un coche cuesta dinero. En línea dispone de calculadoras de los costes de los coches² que permiten a los usuarios una evaluación personalizada teniendo en cuenta distintos parámetros. Una combinación inteligente de otros modos de transporte es, con frecuencia, una opción más económica: caminar es gratis, los precios de una bicicleta o un abono mensual de transporte público son (relativamente) bajos y pueden ser «todo incluido» (por ejemplo, aparcamiento, seguro, combustible, etc.); además, las ofertas de movilidad compartida son competitivas.

Hacer de su ciudad un lugar mejor donde vivir

Los retos urbanos relacionados con los coches particulares son numerosos: contaminación, congestión, uso del espacio urbano, seguridad de las vías públicas, salud pública y otros. Al combinar los modos de transporte para movernos, podemos responder de forma colectiva a estos problemas e incluso lograr producir beneficios económicos para la sociedad. Por ejemplo: se estima que los atascos por sí solos cuestan a la Unión Europea aproximadamente cien mil millones de euros (el 1 % del PIB de la UE).³

Recuperar la grandeza del planeta

La movilidad urbana es responsable del 40 % de todas las emisiones de CO₂ del transporte por carretera⁴. Dado que los coches particulares son el punto central de los hábitos de movilidad europea, la posibilidad de mejora es enorme y una combinación de modos de transporte proporciona suficientes opciones para alcanzar los objetivos de flexibilidad, rapidez y comodidad que proporciona el coche particular. A modo de ejemplo, el proyecto BiTiBi⁵ halló que en «una situación en la que las autoridades y operadores de tren permitieran al 20 % de todos los usuarios de trenes combinar la bicicleta y el tren, [la UE podría alcanzar una] reducción de las emisiones en 800 kilotoneladas de CO₂, 55 toneladas de PM y 250 toneladas de NOx».⁶

1. Study presented at the European Society of Cardiology (ESC) Congress, 2015, Press article: <http://bit.ly/2mhZApM>

2. British example: <http://bit.ly/1Ds8xRu> and Belgian example: <http://bit.ly/2HmdTUg>

3. European Commission, Urban Mobility webpage <http://bit.ly/2kLbVDu>

4. *Idem*

5. BiTiBi project website, www.bitibi.eu

6. BiTiBi final report, 2017, <http://bit.ly/2sysatt>

HACIA LA MULTIMODALIDAD

Según se indica arriba, la movilidad multimodal tan solo puede desarrollarse si los residentes se replantean sus hábitos de movilidad y renuncian a utilizar sus coches como su único modo de transporte. Para ayudar a sus ciudadanos a adoptar pautas de viajes multimodales, en las ciudades deben implantarse medidas permanentes específicas y realizarse campañas para lograr cambios en las conductas.



La SEMANA EUROPEA DE LA **MOVILIDAD** es la oportunidad perfecta para promover la multimodalidad a través de distintas actividades (consulte las ideas en el siguiente capítulo de estas pautas). Sin embargo, también debe adoptarse una política coherente a largo plazo para mejorar las infraestructuras y permitir la introducción de nuevos servicios. A continuación se indican algunos ejemplos de buenas medidas a largo plazo:

Infraestructuras: no abandonar los modos (activos)

En la amplia mayoría de las ciudades europeas, las infraestructuras de carreteras para vehículos motorizados están bien mantenidas, lo cual permite que haya una buena cantidad de vehículos motorizados particulares, así como autobuses y vehículos motorizados compartidos. Muchas autoridades locales tienen también una red de infraestructuras ferroviaria separada que permite que operen trenes urbanos, tranvías y metro.

Sin embargo, con frecuencia se dejan atrás las infraestructuras dedicadas o adaptadas a los modos activos, es decir, caminar e ir en bicicleta. No deben pasarse por alto los modos activos, dado que son un eslabón necesario de la cadena multimodal.

A este respecto, es especialmente importante caminar, puesto que es el modo que se usa en casi todos los viajes para completar los primeros y los últimos metros de un desplazamiento, ya sea durante varios cientos de metros o solo algunas docenas de pasos.

La infravaloración de la importancia de caminar e ir en bicicleta en la combinación de modos de movilidad urbana tiene respuesta con el proyecto de la UE FLOW¹, que pretende hacer que «caminar e ir en bicicleta reciban la misma consideración que los modos motorizados». Para hacerlo se ha desarrollado una nueva herramienta de modelado del tráfico que facilitará a las autoridades locales una mejor planificación de la ciudad para ciclistas y peatones, y les ayudará a proporcionar la infraestructura relevante.

Deben proporcionarse a los residentes las infraestructuras de calidad necesarias para caminar e ir en bicicleta. En una situación ideal, estas infraestructuras deberían cumplir una serie de criterios tales como la continuidad, la coherencia de las rutas, la suficiencia de la anchura, una atribución clara a vehículos sin motor (o la segregación, cuando sea posible), una superficie de buena calidad y bien mantenida, etc.

Los peatones y los ciclistas aprecian mucho otras medidas relacionadas, como la señalización adaptada o la instalación de mobiliario urbano, que pueden aumentar la práctica en las ciudades de realizar los desplazamientos caminando o en bicicleta.

Además, y al contrario de lo que suele suponerse, proporcionar espacio y recursos a los modos activos no aumenta los atascos de tráfico. El proyecto FLOW ha recogido unas cifras impresionantes² que muestran la posibilidad de caminar y andar en bicicleta para reducir la congestión urbana y,

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

2. FLOW 15 Quick Facts for Cities, 2017, <http://bit.ly/2ve8wjS>

de esa forma, hacer que en nuestras ciudades se utilice más la multimodalidad. Por ejemplo: en Estrasburgo, el aumento de la anchura de las aceras y el cambio en el momento de la señalización del tráfico a favor de los peatones han reducido hasta en un 40 % la duración de los viajes en autobús³. De forma similar, en un estudio se calculó que la instalación en la ciudad de Nueva York de carriles protegidos para las bicicletas ha reducido en un 35 % la duración de los desplazamientos en el tráfico en las carreteras de las que se trataba.⁴

La implantación de buenas estrategias para caminar e ir en bicicleta puede hacerse en ciudades de tamaños pequeño y grande:

París⁵ está implantando una estrategia para que la ciudad pueda recorrerse mejor a pie o en bicicleta. Las medidas incluyen el nuevo diseño de las principales plazas de la capital francesa para 2020, devolver más espacio a los peatones y a los ciclistas en relación con los automóviles, la conversión de la ribera izquierda del Sena en un camino peatonal y la implantación de zonas temporales sin coche los domingos⁶.

Esch sur Alzette, en Luxemburgo⁷, donde la autoridad local ha instalado señales para peatones en las que se indican las distancias en tiempo a pie, permite que las personas evalúen si les conviene ir en coche, utilizar el transporte público o, sencillamente, caminar durante algunos minutos.

Vitoria-Gasteiz, en España, es una de las primeras ciudades que ha implantado el concepto de «supermanzanas»⁸, ya en 2009 que, en esencia, devuelven el espacio público a las personas. Las supermanzanas son zonas urbanas en las que se reduce la movilidad motorizada a un mínimo y se traslada a las calles exteriores, lo cual hace que las calles interiores sean seguras y cómodas para peatones y ciclistas. Las supermanzanas también se pueden ver en ciudades como Murcia y en algunos municipios de Madrid, como es el caso de Torrejón de Ardoz, y conforman un concepto clave en la planificación urbanística de Barcelona.

Cómo hacer posible la combinación

La multimodalidad depende en gran medida de las elecciones individuales. Sin embargo, la existencia de algunas infraestructuras y servicios determinados ayuda a las personas a combinar los modos de transporte y pasar con rapidez de uno a otro.

Estos servicios e infraestructuras aparecieron por primera vez antes de la emergencia del concepto de «movilidad como servicio» (MaaS) y continúan siendo necesarios para complementar o habilitar los servicios basados en Internet.

Los modos activos, como primeros eslabones de la cadena modal, se adaptan especialmente a la multimodalidad. Caminar hasta una estación de transporte público y caminar al destino final son, con frecuencia, las combinaciones más relevantes para los viajes urbanos.

En las zonas del extrarradio o con menos densidad de población, puede ser más relevante una combinación de bicicleta y tren. En todos los casos, la adaptación de las infraestructuras contribuye a hacer que la gente escoja esta combinación con preferencia a un viaje en automóvil.

En el caso de los peatones, es necesario contar con estaciones de autobús, tranvía o metro atractivas y accesibles con facilidad. Por ejemplo, Gotemburgo construyó una parada de autobús en interiores⁹ (con infraestructura para carga eléctrica), como un anexo a un café, lo que la volvió práctica y atractiva. Londres¹⁰ y Bruselas¹¹ se cuentan entre las ciudades que han editado mapas de transporte

3. *Idem*

4. *Idem*

5. Najdovski Christophe, City of Paris, 2017, Roads and Mobility Parisian Policy, <http://bit.ly/2FfHYUz>

6. City of Paris website, Paris respire initiative, <http://bit.ly/2HxHWrQ>

7. Esch sur Alzette initiative, press article in French: <http://bit.ly/2BQlcC9>

8. CIVITAS, Superblocks model, <http://bit.ly/2okRGx4>

9. EBSF_2 project, Gothenburg demonstration: <http://ebsf2.eu/demonstration-sites/gothenburg>

10. TfL map, <http://bit.ly/1MIEkxp>

11. STIB map, <http://bit.ly/2ofMD0M>

público para informar a las personas de la distancia a pie entre dos estaciones de metro. Al mostrar unas distancias a pie relativamente breves, estos mapas pueden ayudar a reducir el número de pasajeros en el metro a las horas punta y animar a la gente a caminar.

En el caso de los ciclistas, la combinación de viajes en bicicleta con el transporte público exige el cumplimiento de al menos una de las condiciones siguientes: aparcamiento seguro y de buena calidad cerca de la estación o la opción de subir las bicicletas a bordo de los vehículos de transporte público. La empresa de ferrocarriles nacional suiza¹² ofrece ambos servicios a los ciclistas, con algunos aparcamientos para bicicletas con personal y la opción de subir las bicicletas en la mayoría de los trenes. La localización de las estaciones para compartir bicicletas cerca de las estaciones de transporte público permite que más pasajeros continúen sus viajes en bicicleta. Este es, por ejemplo, el caso en Timisoara¹³, donde pueden alquilarse bicicletas de forma gratuita hasta durante una hora. Además, en varios países se cuenta con programas dedicados a compartir bicicletas, como Blue Bike¹⁴ en Bélgica, mediante las cuales se ofrecen bicicletas solo en las estaciones de tren, con tarifas diarias inferiores a las de los programas «clásicos» para compartir bicicletas.

El concepto de la estación de intercambio culmina con la construcción de estaciones integradas en las que estén accesibles todos los modos de los que se dispone a nivel local. En las zonas periurbanas o en las afueras de las ciudades, las estaciones multimodales también pueden emparejarse con aparcamientos disuasorios («park and ride»), lo cual permite a los trabajadores sin otras soluciones de movilidad usar distintos modos para sus últimos kilómetros de viaje, con lo que se reduce la cantidad de coches que entran en los centros de la ciudad.



El concepto de la estación de intercambio culmina con la construcción de estaciones integradas en las que estén accesibles todos los modos de los que se dispone a nivel local. En las zonas periurbanas o en las afueras de las ciudades, las estaciones multimodales también pueden emparejarse con aparcamientos disuasorios («park and ride»), lo cual permite a los trabajadores sin otras soluciones de movilidad usar distintos modos para sus últimos kilómetros de viaje, con lo que se reduce la cantidad de coches que entran en los centros de la ciudad.

¿Qué pasa con las mercancías?

La multimodalidad se aplica tanto a pasajeros como a mercancías. Sin embargo, aunque combinar los modos parece ser de sentido común en el caso de las personas, la multimodalidad para las mercancías no resulta tan obvia, especialmente en las zonas urbanas. Más allá del transporte por aire, marítimo, por ferrocarril y por carretera para el transporte de mercancías a larga distancia, han emergido numerosas soluciones multimodales para la logística urbana, lo cual vuelve más sostenible este sector.

El concepto de consolidación constituye el punto central de las soluciones para los fletes multimodales. Los centros de consolidación urbana (CCU) son almacenes logísticos que se han puesto a disposición de los operadores de transporte privados.

Estos CCU, que suelen encontrarse en las afueras de las ciudades, contribuyen a reducir el número de camiones grandes que entran en la ciudad y hacen posible que el reparto en los últimos kilómetros lo realicen vehículos más pequeños y sostenibles.

Dentro del marco del proyecto FREVUE¹⁵, Madrid rehabilitó un antiguo mercado municipal a la entrada de la ciudad y lo convirtió en un centro de consolidación urbana. Desde ahí, varios operadores privados entregaban mercancías utilizando camiones completamente eléctricos¹⁶, lo que muestra lo robustos y adecuados que son estos vehículos.

12. SBB website, multimodality webpage: <http://bit.ly/2CMV6xz>

13. RATT website: http://www.ratt.ro/velo_tm.html

14. Blue Bike website: <https://www.blue-bike.be/en>

15. FREVUE website: www.frevue.eu

16. FREVUE website. Description of activities in Madrid: www.frevue.eu/cities/madrid/

El concepto de consolidación se ha refinado para las entregas muy centrales en zonas peatonales. Por ejemplo: UPS ha preparado un «núcleo ecológico para paquetes» que consiste en un contenedor situado en una ubicación central, desde el cual su personal entrega los paquetes a pie, en triciclo o en triciclo eléctrico. Este programa, que se puso a prueba primero en Hamburgo¹⁷, está implantándose ahora en varias grandes ciudades en Europa, incluyendo Basilea y Dublín.

Otro modo de impulsar las logísticas urbanas multimodales es hacer uso de los tranvías. Aunque suelen usarse para el transporte público, también pueden usarse para el transporte de mercancías por la ciudad. Al llegar a las ciudades de destino, las mercancías pueden transportarse a su destino final usando tranvías eléctricos.¹⁸

Este es el caso en Saint-Étienne (Francia), donde las tiendas del centro de la ciudad reciben sus mercancías por medio del sistema TramFret. En Dresde (Alemania), Volkswagen usa CarGoTram para transportar los componentes de los automóviles desde un almacén para mercancías hasta la fábrica. Aunque este sistema exige la existencia de una infraestructura ferroviaria, tiene las ventajas de ser eficiente y sostenible, y de maximizar las posibilidades del ferrocarril urbano.

Los profesionales no son los únicos que transportan mercancías. Por ejemplo: cada vez más operadores usan las consignas para paquetes para las entregas a (y de) personas individuales. La International Post Corporation define las consignas para paquetes como «contenedores autónomos que pueden usarse para recibir o enviar paquetes. Se encuentran entre las diversas soluciones alternativas populares que los clientes pueden seleccionar para gestionar sus entregas o envíos de compras por Internet».¹⁹ Aunque una parte del viaje de las mercancías la realiza el operador de transportes, de la otra parte se encargan personas individuales que pueden usar cualquier tipo de transporte. Dado que algunas de las consignas para paquetes se encuentran situadas en núcleos de movilidad, se fomenta en gran medida el transporte multimodal urbano de las mercancías. En el caso de los operadores, este método de entrega tiene la ventaja de ser eficiente, dado que varias direcciones de entrega se sustituyen por una sola. En el caso de las personas, este método es cómodo, dado que pueden recibir el paquete a cualquier hora en un lugar dado.

MaaS, ¿hacia unos servicios de movilidad integrados?

Recientemente, la digitalización del transporte ha permitido la emergencia del concepto de movilidad como servicio (MaaS), que se define como la «integración de diversas formas de servicios de transporte en un único servicio de movilidad accesible a demanda»²⁰. MaaS puede considerarse como la combinación y la culminación de distintas herramientas y servicios preexistentes, como la planificación integrada de los viajes y el pago integrado.

En los últimos años se han desarrollado muchas herramientas para la planificación de viajes multimodales que permiten que se incluyan diversos modos de transporte e información en tiempo real.

Aunque la mayoría de las ciudades europeas, tienen a su disposición la herramienta más popular, a saber, Google Maps²¹, algunos municipios y operadores de transporte locales han preparado herramientas personalizadas. Por ejemplo, el Centro de Transporte de Budapest (BKK) ha lanzado²² el Planificador de Viajes FUTÁR²³, que ofrece itinerarios de puerta a puerta. La aplicación ofrece información sobre el transporte público, incluyendo el metro, los tranvías, autobuses, trolebuses, trenes y ferries urbanos, todos los cuales se encuentran bajo su autoridad, así como las mejores opciones para el último kilómetro, bien a pie, en bicicleta o en bicicleta compartida (es decir, Bubi). Además de las opciones de rutas, la aplicación también proporciona información en tiempo real sobre la localización exacta de los vehículos de transporte público, el horario para los siguientes

17. UPS news item: <http://bit.ly/2F322NI>

18. Eltis portal, 2017, Electric trams: a new urban freight solution?, <http://bit.ly/2off3Jd>

19. International Post Corporation website, <http://bit.ly/2oyyKf7>

20. MaaS Alliance website: <http://bit.ly/2EJBgZq>

21. Google Maps, <https://www.google.be/maps>

22. BKK website, launch of the FUTÁR tool, <http://bit.ly/2sMaf2L>

23. FUTÁR Journey Planner <http://futar.bkk.hu>

vehículos en cada parada y estación, y también la disponibilidad de bicicletas en las estaciones para compartir bicicletas.

La multimodalidad también puede respaldarse mediante un sistema de billetes integrado inteligente. Tener la opción de pagar todos los servicios de transporte con una única tarjeta reduce la complejidad y las molestias de combinar los modos. En Toulouse, por ejemplo, con la tarjeta Pastel²⁴, Tisséo permite a sus suscriptores usar con facilidad una gran variedad de servicios de movilidad, incluyendo el transporte público, los trenes regionales, las bicicletas compartidas, el aparcamiento de bicicletas o la compartición de coches.



MaaS ofrece grandes posibilidades para desarrollar el transporte multimodal en nuestras ciudades, dado que integra todos los modos en una oferta de movilidad única y facilita tanto la selección de la mejor combinación y el pago del servicio de movilidad a través de una única pasarela.²⁵

La plataforma MaaS de Viena, «WienMobil»²⁶, ofrece información en tiempo real acerca de desplazamientos y rutas puerta a puerta. Además, los usuarios pueden comprar billetes para todos estos modos utilizando una sola aplicación. El éxito de los desarrollos en MaaS de Viena no vienen impulsados por la industria, sino por el operador de transporte Wiener Linien. El modelo está obteniendo tanto éxito que los municipios de toda Austria están pensando adoptarlo.

La función de MaaS en la resolución de los problemas de transporte está comentándose en cada vez más ciudades y regiones, como Ámsterdam, Amberes y la región de West-Midlands. Están poniéndose en marcha nuevos proyectos MaaS en Milán²⁷, Manchester²⁸ y Mulhouse²⁹ (Francia), donde se implantará por completo el programa Compte Mobilité para otoño de 2018. El sistema MaaS más reconocido en Europa lo ha implantado en Helsinki la empresa MaaS Global³⁰, que ofreció su solución a través de la aplicación Whim. Están integrados el transporte público, el taxi y el coche compartido, y va a incluirse la compartición de bicicletas.

Los desarrolladores de MaaS prometen beneficios tales como la promoción de la multimodalidad sostenible, el aumento de la eficiencia en el transporte y de la accesibilidad. Sin embargo, continúan existiendo diversos problemas y las ciudades continúan expresando sus motivos de preocupación, especialmente en relación con los aspectos económicos, sociales o de gobierno.³¹

La digitalización de la movilidad también ofrece soluciones innovadoras para los movimientos de mercancías, comparables a MaaS. La colaboración comunitaria (crowdsourcing) es un sistema entre iguales que reúne a personas y conductores (de automóviles, camionetas, bicicletas de carga, etc.). El conductor ofrece entonces sus servicios a distintos clientes con necesidades similares en una ciudad dada. Un ejemplo de este sistema es la empresa Hitch³², que puede operar en cualquier ciudad en la que se encuentren la oferta y la demanda.

24. Tisséo website, Pastel card: <https://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel>

25. MaaS Alliance website: <https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>

26. [http://www.uitp.org/The-Mobility-as-a-Service-MaaS-success-story-WienMobil](http://www UITP.org/The-Mobility-as-a-Service-MaaS-success-story-WienMobil)

27. European Commission, News item, <http://bit.ly/2FaGrBC>

28. MaaS4EU website: <http://www.maas4eu.eu/tfgm/>

29. Website of Mulhouse local authority, news item: <http://bit.ly/2EZAu7s>

30. MaaS Global website: <https://maas.global/>

31. Polis, 2017, Discussion paper, Mobility as a Service: Implications for Urban and Regional Transport, <http://bit.ly/2xi0ZVd>

32. Hitch website: <http://www.hitchit.co/>

¿QUÉ ACTIVIDADES PODEMOS ORGANIZAR PARA PROMOVER LA MULTIMODALIDAD?

- Pedir a las personas que compartan su experiencia multimodal. Por ejemplo, los usuarios habituales de la multimodalidad pueden ofrecerse voluntarios para acompañar a otras personas en sus viajes diarios durante una semana y mostrarles cómo combinar mejor los modos y encontrar las rutas más agradables.
- Promueva sus herramientas multimodales (sistema de billetes integrado, planificadores de rutas multimodales, etc.) y proponga sesiones de formación. Use también las redes sociales para esto.
- ¿No tiene una herramienta multimodal? Organice un hackatón (encuentro de programadores) con los estudiantes de su ciudad o región y hágase con una nueva. Ofrezca un buen premio a cambio.
- Organice concursos multimodales en o entre lugares de trabajo, vecindarios o escuelas para impulsar a las personas a combinar modos de transporte distintos. Dé un verdadero incentivo a las personas por dejar en casa sus coches y ofrezca un premio valioso (como una bicicleta o un día más de vacaciones).
- Modos múltiples, múltiples actividades. Puede organizar diversas actividades, como un «vagón karaoke», el «bus de la fiesta», el «recorrido de conversación a pie y en autobús», las «paradas de autobús decoradas», los «desayunos para ciclistas» y otros.
- Organice un concurso entre los diferentes modos de transporte: deje que la gente compruebe por sí misma cuál es la manera más rápida de llegar de un punto A al B.
- ¿Por qué no romper un récord mundial? Hay muchos que establecer o que romper. Use su imaginación y establezca un récord mundial multimodal con los residentes de su localidad.
- En empresas y escuelas, haga que las personas indiquen dónde viven en un mapa. Los trabajadores que van al trabajo y vuelven de él usando las mismas rutas pueden viajar juntos, experimentar compartiendo coche o compartir un viaje en autobús, un paseo en bicicleta o, sencillamente, un paseo.





© Christian Fuerthner

- Ofrezca planificación personalizada de la movilidad. Asegúrese de tomar un enfoque dirigido adaptado a personas o a grupos específicos, como los trabajadores, y tenga en cuenta todos los modos de transporte.
- Establezca un punto de información sobre movilidad para ofrecer asesoramiento gratuito sobre las opciones de movilidad a disposición de las personas y úselo como una base para las actividades. Las estaciones de intercambio o multimodales son una ubicación ideal.
- Implante un sistema de señalización participativa temporal. Las personas pueden escribir en las señales la distancia y el tiempo que se tarda para llegar a un punto determinando usando modos de transporte distintos.
- Colabore con los medios de comunicación para transmitir un programa periódico en la radio local. Algunas emisoras de radio ofrecen tarifas reducidas para las iniciativas locales, pero puede incluso negociar alguna cobertura gratuita o financiación.
- Organice un concurso de autorretratos (selfies) en las redes sociales. Las personas que publiquen sus fotos usando un máximo de modos de movilidad podrían ganar un valioso premio.
- Cuanto antes descubran los niños cómo caminar y andar en bicicleta en la ciudad, más favorecerán y usarán estos modos de transporte cuando crezcan. Prepare herramientas o juegos pedagógicos con las escuelas y convierta a la nueva generación en la «generación multimodal».
- Use la campaña para hacer encuestas sus residentes y averiguar su opinión sobre el uso de distintos modos de transporte en su ciudad, qué cambios les gustaría ver y qué les convencería para que dejaran el coche en casa.
- Dado que el Día sin Coches de este año cae en sábado (22 de septiembre), podría diseñar y promover una oferta alternativa para familias y turistas e invitarles a que prueben todas las opciones de movilidad al tiempo que se divierten. Puesto que sus calles estarán libres de coches, puede usarlas para organizar un festival, como este en Viena <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/>

ENLACES RELACIONADOS

Sitio web y documentos de la Unión Europea

European Commission - Mobility and Transport portal

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

European Commission - 2018 Year of Multimodality

https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-year-multimodality_en

European Commission - Clean transport, Urban transport

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

European Commission - Sustainable Transport

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en

European Commission - Intelligent Transport Systems (ITS)

https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

Proyectos e iniciativas de la UE

CIVITAS www.civitas.eu

- SuperBlocks model: <http://civitas.eu/content/superblocks-model>

Eltis www.eltis.org

- Electric trams: a new urban freight solution?
<http://www.eltis.org/discover/news/electric-trams-new-urban-freight-solution>
- Presentation by Christophe Najdovski, City of Paris, at SUMP Conference 2017
http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf

BiTiBi project – Bike Train Bike www.bitibi.eu

- BiTiBi final report: http://www.bitibi.eu/dox/BitiBi_Final%20Report_2017.pdf

EBSF_2 project: <http://ebsf2.eu/>

- EBSF_2 Gothenburg demonstration: <http://ebsf2.eu/demonstration-sites/gothenburg>

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

- FLOW 15 Quick Facts for Cities:
http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/Deliverables/15_quick_facts_eng_FINAL.pdf

FREVUE project <https://frevue.eu/>

- FREVUE Madrid demonstration: <https://frevue.eu/cities/madrid/>

MaaS4EU project: <http://www.maas4eu.eu/>

- MaaS4EU activities in Manchester (TfGM): <http://www.maas4eu.eu/tfgm/>

Informes y estudios científicos

Polis, 2017, Discussion paper, Mobility as a Service: Implications for Urban and Regional Transport, https://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/polis-maas-discussion-paper-2017---final_.pdf

Study on the effect of walking on life expectancy presented at the European Society of Cardiology (ESC) Congress, 2015, Press article by the Guardian: <https://www.theguardian.com/society/2015/aug/30/brisk-daily-walks-reduce-ageing-increase-life-span-research>

Iniciativas de las autoridades locales, organizaciones y empresas especializadas

BKK Budapest, launch of the FUTÁR tool: <http://bkk.hu/en/2014/09/bkk-has-launched-its-futar-trip-planner-app-for-web-smartphones-and-tablets/>

FUTÁR tool: <http://futar.bkk.hu>

Blue Bike: <https://www.blue-bike.be/en>

City of Esch-sur-Alzette, Pedestrian signposting,

<http://www.lessentiel.lu/fr/news/luxembourg/story/Esch-sur-Alzette-va-faciliter-la-vie-des-pietons-12647484>

City of Paris, Paris respire: https://www.paris.fr/parisrespire#les-champs-elysees-pietons_4

Hitch: <http://www.hitchit.co/>

International Post Corporation, Parcel Lockers webpage:

<https://www.ipc.be/en/knowledge-centre/e-commerce/articles/parcel-lockers>

MaaS Alliance: <https://maas-alliance.eu/>

- What is MaaS: <https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>

MaaS Global: <https://maas.global/>

- Whim app: <http://whimapp.com/fi-en/>

The Money Advice Service (car cost calculator):

<https://www.moneyadviceservice.org.uk/en/tools/car-costs-calculator>

Le Moniteur Automobile (car cost calculator):

<https://www.moniteurautomobile.be/conseils-financiers/prix-de-revient-au-km-par-mois.html>

Mulhouse Alsace Agglomération, news item on Compte Mobilité:

<http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/actualites/compte-mobilite-m2a-une-premiere-en-europe>

RATT Timisoara, bike-sharing webpage: http://www.ratt.ro/velo_tm.html

STIB Brussels, walking map: <https://stibstories.be/wp-content/uploads/2015/12/cartemetropieds.png>

Street Life Festival 2018, Vienna, <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival>

Swiss Federal Railways, Multimodal webpage: <https://www.sbb.ch/en/station-services/auto-velo.html>

Tisséo Toulouse, Pastel Card: <http://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel>

Transport for London (TfL), walking map: <http://content.tfl.gov.uk/walking-tube-map.pdf>

UPS, trial of electric tricycles: <https://compass.ups.com/eco-friendly-package-delivery-bikes-debut-europe/>