

CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Palanca # 11

Autor: Cristian Roosevelt Sáenz De Viteri

1. ANTECEDENTES

Las ciudades están no solamente llenas de automóviles, sino también de personas en bicicletas, triciclos, monopatines, patines, patinetas, y otros medios de transporte alternativo con la finalidad de realizar trayectos saludables, proteger el medio ambiente, ver más limpia su ciudad o simplemente porque es un tipo de movilidad más económica.

Por ello, los ayuntamientos deben promocionar activamente este sistema de transporte haciendo una labor de investigación y liderando proyectos que prioricen este tipo de movilidad y protejan a sus usuarios.

Vale la pena compartir el caso de Guayaquil, ciudad puerto principal del Ecuador y una de las más pobladas. Aquí, existen varios **grupos de ciclistas, activistas de movilidad alternativa**, deportistas y personas que trabajan con este tipo de transporte. Sin embargo, no tienen una dirección municipal que los represente; la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) de Guayaquil es la entidad encargada de los asuntos de movilidad; no obstante, esta empresa municipal está encargada de todo tipo de transporte terrestre y no se ha enfocado a este grupo de movilidad sostenible, sino que da prioridad a los medios de transporte de combustible regular.

Se creó **una mesa de movilidad sostenible** donde en teoría es compartida entre miembros municipales y la sociedad civil; sin embargo, **no ha avanzado** en casi dos años más que con una ordenanza que ha sido rechazada por dos ocasiones por los Concejales de Guayaquil, y finalmente cuando se aceptó, simplemente indicaba lo que ya se venía haciendo: dar el visto bueno a personas para que usen medios de transporte alternativo y en un futuro tendrán sus derechos totalmente sociabilizados hacia la comunidad en general.

Marco teórico

En Sevilla (España) se aplicó una exitosa política de fomento de la bicicleta como medio de transporte urbano. La ciudad llegó a un reparto modal mecanizado del 9%.

En el 2017, el Ayuntamiento de Sevilla, a través de la Gerencia Municipal de Urbanismo, decide formar un organismo específicamente dedicado a promover el uso de la Bicicleta denominado “**La Oficina de la Bicicleta**”, cuyo objetivo es incrementar el reparto modal mecanizado al 15%, lo que supondría casi duplicar el nivel de movilidad ciclista actual hasta los 115.000 viajes diarios.

La gestión de esta Oficina se dirige al incremento de la calidad de la infraestructura actualmente existente, sobre todo de los tramos o intersecciones que hoy soportan mayores niveles de tráfico, en el desarrollo de una política integral de aparcamientos, la aplicación de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público y la puesta en marcha de programas sectoriales de fomento, lo que aseguraría una acción transversal.

Pero lo más interesante es que inaugura la política municipal hacia un cambio de paradigma en la movilidad urbana, integrando en ella a la bicicleta como un miembro de pleno derecho. (Calvo-Salazar, M., Herrera-Sánchez, J., Galindo-Pinto, I., López-Herrador, V. (2017). El Programa de la Bicicleta Sevilla 2020. 10_Planur-e, Resumen).

2. ¿CUÁL ES LA IDEA?

Creación de la **Dirección Municipal de Movilidad Urbana Sostenible**, a través de una ordenanza municipal con el respectivo análisis de elementos normativos que permitan la necesaria obtención de recursos presupuestarios destinados a las obras y eventos relacionados al uso de la bicicleta en la ciudad de Guayaquil, Ecuador.

• **Áreas de acción política**

- Conformación física de la **red de ciclovías** en la ciudad de Guayaquil que se conecten de forma estratégica desde las grandes avenidas, pasando por los cascos urbanos y llegando a los barrios situados en la periferia de la ciudad.
- Consolidación de un **sistema público-privado de bicicletas de alquiler**, asequible para el ciudadano.
- Puesta en marcha de una política intensiva de dotación de **estacionamientos para la bicicleta**, tanto en la vía pública, como en nodos intermodales y en edificios de trabajo, centros de estudios y lugares residenciales.
- Diseño de **programas de fomento de uso de la bicicleta** como medio de transporte para ir a trabajar y estudiar. Del mismo modo, se diseñarán programas de **fomento del cuidado de las bicicletas** en los barrios, centros de trabajo y estudio, centros administrativos y municipales, de manera que el cuidado y estacionamientos de las bicicletas sean fáciles y seguros.

- Desarrollo de la **intermodalidad** entre la bicicleta y el sistema de transporte público de gran capacidad (metrovia, buses y aerovia) con la creación de un conjunto de estacionamientos seguros para bicicletas en los principales nodos de transporte público y la coordinación con la bicicleta pública.
 - Regulación del **transporte de personas y carga de bicicleta**: la evolución tecnológica de la bicicleta permite la adquisición y uso de bicicletas específicamente diseñadas para llevar carga. Del mismo modo, las especificaciones de peso en las homologaciones permiten el uso de dispositivos para llevar niños de cualquier edad e incluso adultos.
- **Estudio preliminar**
 - Realizaremos un **estudio descriptivo** cuya finalidad será únicamente reflejar y caracterizar la realidad.
 - También se elaborarán **instrumentos de investigación como encuestas dirigidas a la sociedad civil** con variables como (sexo, estatus económico, nivel de estudios, lugar donde reside, etc.) para saber el interés que la ciudadanía tiene en estas políticas que benefician el desarrollo de la ciudad y del medio ambiente.
 - La investigación se realizará tomando una muestra de la población objetivo que en este caso serán los ciudadanos mayores de edad de la ciudad de Guayaquil con un promedio de edad entre 18 a 60 años, ambos sexos y residentes de la ciudad de Guayaquil. El tipo de muestreo será Muestreo Aleatorio Simple.
 - La recogida de datos y trabajo de campo será bajo encuesta virtual a través de la aplicación Survey Monkey realizando con todos los contactos posibles a través de redes sociales. Se estima llegar a encuestar entre 1000-2000 personas.
 - Finalmente se codificarán los datos en Excel o SPSS y se analizarán para validar esta propuesta.

3. OBJETIVOS

Hacer de Guayaquil (Ecuador) una ciudad más sostenible, limpia y ciclo amigable que consolide el uso y aumento de viajes en bicicleta que actualmente se realizan en automóvil.

- **Objetivos Específicos**

- Promocionar el uso de la bicicleta como una buena alternativa para trasladarse dentro de la ciudad.
- Proponer políticas estandarizadas que mejoren las condiciones de seguridad vial a favor de la bicicleta.
- Reducir las emisiones contaminantes por vehículos.

- Reequilibrar el uso del espacio público entre medios de transporte motorizados y no motorizados.
- Crear un transporte público sostenible.

4. ¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS POTENCIALES DE LA IDEA Y CUÁLES SUS COSTES?

La Dirección Municipal de Movilidad Urbana Sostenible tendría que disponer de un presupuesto considerable para implementar las medidas propuestas, pero supondrá un ahorro mucho mayor debido a los impactos indirectos en beneficios a la salud, el medio ambiente y el ahorro de combustibles no sostenibles.

También, es preciso señalar que esta palanca quiere impulsar a un cambio de paradigma de la movilidad urbana. La bicicleta es un elemento fundamental en este proceso y, como tal, ha de contribuir a la generación de modelos de movilidad devuelvan el espacio público a las personas.