



RECOMENDACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA DURANTE Y POST EMERGENCIA SANITARIA POR COVID-19

Una oportunidad para construir territorios más resilientes
y sostenibles



cooperación
alemana

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implementada por

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Recomendaciones para la promoción de la movilidad activa durante y post emergencia sanitaria por COVID-19.

Como empresa federal, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH asiste al Gobierno de la República Federal de Alemania en su labor para alcanzar sus objetivos en el ámbito de la cooperación internacional para el desarrollo sostenible.

Este documento fue elaborado y financiado por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, en el marco del Clúster Ciudades Sostenibles. La GIZ es responsable del contenido de la presente publicación.

Domicilios de la Sociedad
Bonn y Eschborn, Alemania

Whymper N28-39 y Orellana
Quito - Ecuador
E giz-ecuador@giz.de
I www.giz.de

Christiane Danne- Directora Residente - GIZ
Dorothea Kallenberger - Coordinadora del Clúster Ciudades Sostenibles - GIZ

Autoría

Pablo Osorio - Asesor Técnico en movilidad sostenible y energía eficiente - GIZ

Diseño e ilustración: @Brandipity

Forma de citar: GIZ. (2021). Recomendaciones para la promoción de la movilidad activa durante y post emergencia sanitaria por COVID-19. Quito, Ecuador. 14 pp.

La reproducción y uso de los contenidos de la presente publicación son libres mientras se reconozca su origen.

© GIZ, Quito, 2021

El uso de un lenguaje que no discrimine ni marque diferencias entre hombres y mujeres es una de las preocupaciones de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Sin embargo, su utilización en nuestra lengua plantea soluciones muy distintas, sobre las que los lingüistas aún no han conseguido acuerdo. En tal sentido y con el fin de evitar la sobrecarga gráfica que supondría utilizar en español o/a - os/as para marcar la existencia de ambos sexos, se ha optado por utilizar el clásico masculino genérico, en el entendido de que todas las menciones en tal género **representan siempre a hombres y mujeres, y abarcan claramente ambos sexos.**



RECOMENDACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA DURANTE Y POST EMERGENCIA SANITARIA POR COVID-19

Una oportunidad para construir territorios más resilientes
y sostenibles

Introducción

El Clúster Ciudades Sostenibles implementado por la Cooperación Técnica Alemana (GIZ Ecuador), apoya al desarrollo urbano sostenible en el Ecuador, a través de programas de asistencia técnica.

Tras la declaración del COVID-19 como pandemia, en marzo de 2020, el Gobierno del Ecuador determinó el Estado de Emergencia y de Excepción a través del Decreto Ejecutivo No.1017. Esta norma activó la gestión del Comité de Operaciones de Emergencia (COE) Nacional en la regulación de la gestión de la crisis sanitaria. Asimismo, los COE subnacionales adquirieron importantes roles en la toma de decisiones para la gestión de la emergencia, especialmente a partir de la designación de la responsabilidad de determinar el proceso de semaforización a nivel cantonal.

Ante la incertidumbre causada por la emergencia sanitaria, los COE cantonales enfrentan un gran desafío que implica la generación y el análisis de información para la toma de decisiones basada en criterios técnicos, en un ámbito poco explorado de sus competencias. Por esta razón, en respuesta a la demanda de fortalecimiento de capacidades para el manejo de la crisis sanitaria, el equipo del Clúster Ciudades Sostenibles decidió articular grupos de trabajo para apoyar a municipios y actores clave en la implementación de prácticas capaces de aminorar los efectos negativos causados por la pandemia. Con base en diversas áreas de experticia, se conformaron cinco grupos de trabajo interdisciplinarios cuyo aporte se concentró en: 1) gestión de riesgos; 2) movilidad y transporte público urbano; 3) logística alimentaria; 4) servicios públicos; 5) violencia doméstica y derechos humanos.

La asistencia técnica brindada por los cinco grupos de trabajo mencionados fue posible gracias a la rápida respuesta del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, al establecer un fondo adicional, dado el fuerte impacto generado por la pandemia por COVID-19 en la calidad de vida de toda la población.

La presente cartilla tiene dos fuentes. Por un lado, se basa en la experiencia del Laboratorio Urbano de Cuenca, principalmente de su relación con la Dirección de Gestión de Movilidad del GADM de Cuenca, y gracias al diálogo y la retroalimentación obtenida por la Comunidad de Práctica Intermunicipal en Movilidad Urbana Sostenible ¹. Por otro lado, esta cartilla se ha nutrido de diversas publicaciones que se han realizado a propósito de la pandemia por el COVID-19 en distintos contextos, cuyas referencias incluimos al final de la cartilla.

Esta Cartilla comprende pasos y herramientas que, desde un enfoque de política pública, permiten tomar decisiones acordes a las necesidades locales frente al virus.

¹ <https://sites.google.com/grupofaro.org/mobiliseyourcityecuador/p%C3%A1gina-principal?authuser=0>



La movilidad urbana en el contexto del COVID-19

A partir de la irrupción de la pandemia de COVID-19, todos los flujos de movilidad en las ciudades se vieron afectados. La pandemia generó efectos de distinto tipo, entre los aspectos positivos podemos anotar que aumentó el uso de medios de transporte no motorizado, al mismo tiempo que promovió una mayor aceptación pública al desarrollo de estos proyectos en la ciudad.

Entre los efectos negativos para la movilidad sostenible, notamos una alta percepción de riesgo de contagio en el transporte público, lo que restringe la movilidad para algunas familias y genera pérdida de ingresos de las empresas de transporte público. Es previsible que por aspectos de bioseguridad, se consolide una preferencia hacia los vehículos motorizados privados, autos y motocicletas, presentándose como buenas opciones en contexto de pandemia, lo cual hace posible pensar en un aumento en la adquisición de motocicletas, resultado que tendría efectos muy complejos en nuestras ciudades.

Estos retos requieren de soluciones articuladas en las ciudades. Las direcciones municipales al frente de la política de movilidad tienen especial responsabilidad en lograr respuestas consensuadas sobre un tema complejo: el espacio. Se intenta llegar a acuerdos sobre el diseño y las reglas del juego sobre el espacio público que permita movernos en condiciones seguras.



Recomendaciones para la promoción de una movilidad activa en el contexto de COVID-19

Se plantean dos tipos de medidas: ciclovías emergentes y ampliación de espacios peatonales, cada uno de ellos tiene un proceso sugerido que ha dado buenos resultados en donde se ha implementado. Son medidas emergentes, que pueden ser revertidas en el futuro, y pueden ayudar a consolidar una ciudad más amable con el ciclista y el peatón.

Implementación de ciclovías emergentes

Para la implementación de ciclovías emergentes proponemos el siguiente proceso:

- 1. Identificar corredores urbanos que conecten zonas de residencia con zonas de trabajo, educación o consumo.**
 - a.** Es ideal contar con el apoyo de grupos de investigación en movilidad de las universidades de la ciudad. Es posible que entre sus resultados de investigación ya se hayan identificado patrones de movilidad de ciclistas que se pueden aprovechar.

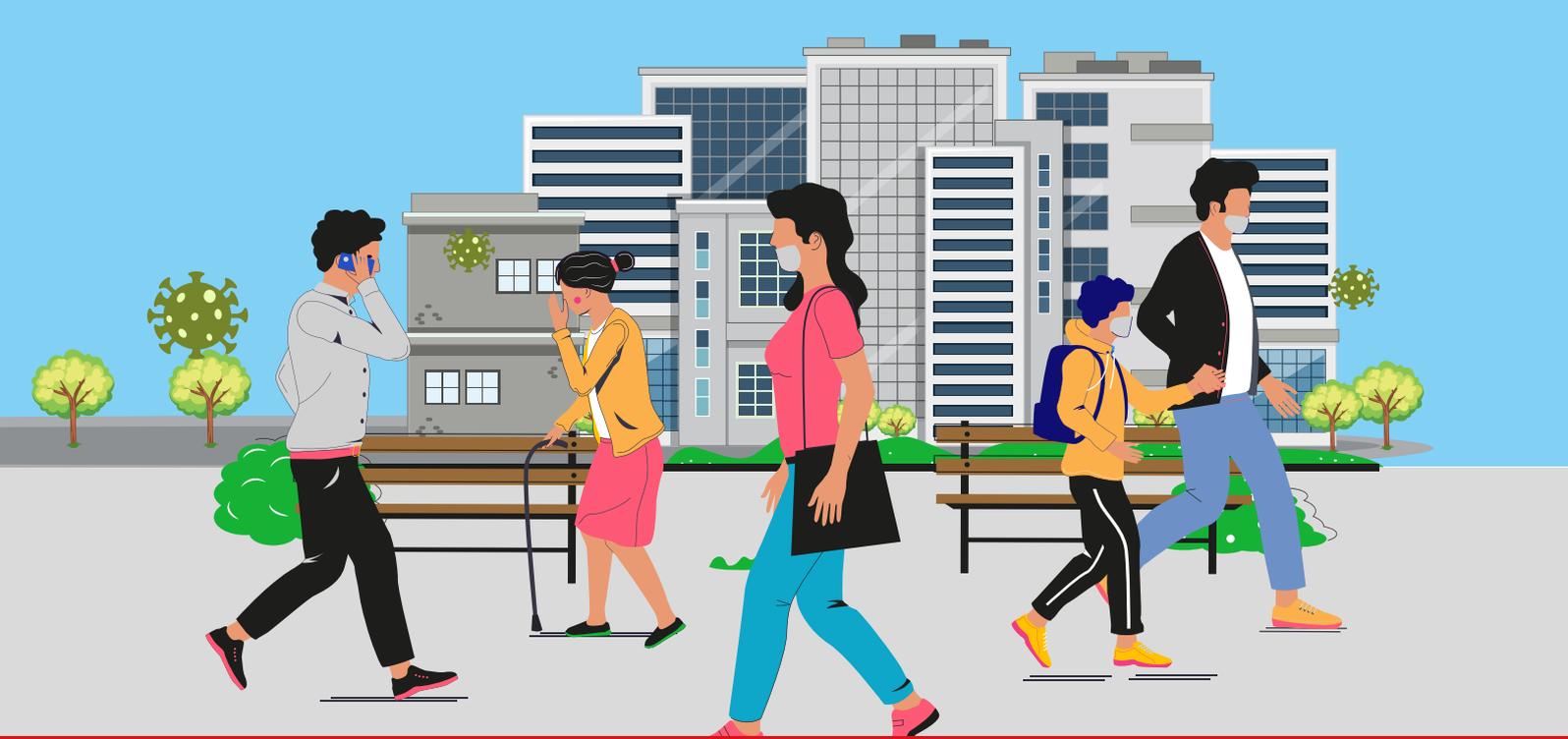


- b.** Es importante que los corredores identificados no pierdan continuidad, ya que es clave resolver las intersecciones conflictivas: redondeles, pasos a desnivel. Un solo punto conflictivo puede desmotivar el uso de toda la conexión.
- 2. Abrir un espacio de participación con los usuarios de bicicletas para contrastar la propuesta de los corredores urbanos y priorizar aquellos que resultan más útiles para la comunidad ciclista.**
- 3. Generar los acuerdos interinstitucionales para implementar las ciclovías emergentes.**

 - a.** Desarrollar un cronograma y presentarlo a la comunidad ciclista advirtiendo una considerable flexibilidad en los plazos.
 - b.** La categoría de “emergente” nos permite priorizar el tiempo sobre la calidad, en este sentido no es necesario inversiones exageradas. Se trata de ciclovías que pueden modificarse en el mediano plazo, lo importante es que su señalización sea clara y procure tener protecciones para evitar el contacto directo con vehículos.



- c.** La implementación debería considerar el acceso de bicicletas al transporte público o implementar parqueaderos de bicicleta para promover la intermodalidad.
 - d.** Sería ventajoso, implementar estacionamientos seguros para bicicletas en mercados, centros educativos y otros equipamientos.
- 4. Desarrollar una campaña de comunicación que impulse el uso de la bicicleta paralelamente a la implementación de las ciclovías. Esta campaña debe incluir:**
- a.** Recomendaciones de seguridad vial.
 - b.** Protocolos de cuidado de bioseguridad (sanitización de objetos en contacto con las manos, uso de mascarilla).
 - c.** Recomendaciones para asegurar su bicicleta en los lugares de destino.
 - d.** Información sobre servicios de reparación o alquiler de bicicletas.
 - e.** Información sobre tarifas en servicios de alquiler de bicicleta.



Ampliación y mejora de áreas peatonales

Para la ampliación y mejora de áreas peatonales se propone el siguiente proceso:

- 1. Identificar zonas urbanas que requieren de mejoras en la implementación de espacios peatonales:**
 - a. Zonas con alta densidad urbana y con limitado acceso a parques.
 - b. Principales corredores peatonales con espacios reducidos y que no permiten distanciamiento.
 - c. Zonas de consumo masivo como mercados y centros comerciales.
- 2. Generar diseños viales que contemplen diversas opciones de ampliar el espacio dedicado al peatón:**
 - a. Ampliar el espacio de las aceras para permitir un distanciamiento adecuado. Es necesario que el diseño inicial tenga una base técnica de señalización vial y consideración de todas las modalidades que atraviesan la zona; de manera especial hay que prestar atención al transporte público.



- b.** Peatonización de calles alrededor de centros de consumo o estudio. Éstas pueden ser permanentes o con base en un horario.
 - c.** Disminuir la velocidad en vías secundarias para que permitan interactuar a los peatones y ciclistas en las vías de forma segura.
- 3. Generar los acuerdos interinstitucionales que permitan implementar nuevos diseños viales.**
- a.** Presentar la propuesta preliminar a los habitantes del barrio donde se implementarán los cambios y recibir su retroalimentación.
 - b.** Es importante contar con una evaluación sobre los flujos de movilidad en la zona y de ser posible, acerca de los impactos en contaminación del aire y acústica. La evaluación debería realizarse al menos una semana previa al inicio de la intervención para tener un parámetro de comparación.
 - c.** Las inversiones no requieren ser fijas o costosas. Pintura y macetas son materiales ideales para definir una nueva distribución de la calzada que le dé más espacio a la movilidad activa.
 - d.** Es posible que la ampliación de espacios peatonales sea una medida flexible en cuanto a horarios. Una calle puede peatonizarse durante el día para permitir el juego de niños y el comercio, mientras se abre al tráfico regular por la noche.



Principios para la promoción de la movilidad sostenible en contexto de pandemia

Hay algunos principios que hay que tomar en cuenta al implementar estas intervenciones y que nos recuerdan el propósito que deben cumplir las mismas.

Proximidad

Es recomendable evitar grandes desplazamientos en la ciudad y se debe propender que varias actividades se desarrollen en la vivienda o en su entorno inmediato.

Actividades educativas y algunas profesionales han pasado a realizarse en casa, de esta forma, se podría incentivar que actividades de consumo y ocio se desarrollen en el entorno inmediato de la vivienda. Para esto, la promoción de tiendas barriales o calles que pueden peatonizarse para dar cabida a actividades de ocio y consumo serían ideales. De la misma forma, es necesario comprender que el internet es un servicio que ayuda a disminuir viajes, tanto para trabajo, como para estudios, consumo y ocio. Por lo tanto, su acceso debe ser promovido, y en medida de lo posible garantizado por el Estado.



Información de calidad

El monitoreo constante de los flujos de movilidad es clave en la gestión de la movilidad en cualquier momento. En tiempos de pandemia, la información sobre los patrones de movilidad debe cruzarse con estudios epidemiológicos y generar modelos que puedan ayudar a tomar decisiones. No es un reto fácil, requiere recursos y actualización constante, pero las respuestas a la crisis adquieren mayor probabilidad de éxito.

Seguridad y disfrute del espacio público

Es necesario reforzar los protocolos de seguridad pública para prevenir y atender casos de robos y asaltos, además de atender casos de acoso, violencia sexual y discriminación en el espacio público.

Participación

La participación activa de la comunidad es clave en todo proceso de intervención en el espacio público. Procesos serios de consulta son el primer paso para lograr la apropiación de la comunidad y su posterior defensa del proyecto.



Bibliografía

Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). Guía de vías emergentes para ciudades resilientes.

Transformative Urban Mobility Initiative. (26 de Mayo de 2020). Covid 19 and Sustainable Mobility.



Implementada por

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH