



COVID-19 TRANSPORT BRIEF

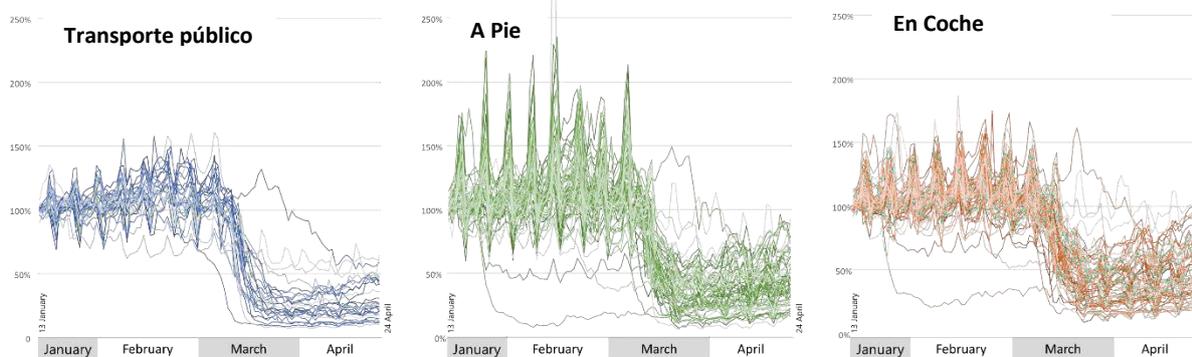
Reorganizando los espacios de nuestras ciudades para una mayor resiliencia

3 de mayo de 2020

Las ciudades deben afrontar el triple desafío de reaccionar, reiniciar y replantearse para seguir siendo catalizadores de la actividad social y económica creativa a pesar de las nuevas exigencias sanitarias. La movilidad en las ciudades a medida que vayan saliendo de la fase de confinamiento será diferente a la que conocíamos anteriormente. Y el punto clave del desafío será la forma de (re)distribuir el espacio limitado.

Los organismos públicos han reaccionado a la crisis del Covid-19 solicitando a los ciudadanos que reduzcan sus movimientos al mínimo estrictamente necesario con el fin de disminuir el riesgo de contagio. A más de [la mitad de la población mundial](#) se le ha obligado o aconsejado respetar el confinamiento en sus hogares. El uso del transporte público, el tráfico por carretera y la movilidad diaria han disminuido drásticamente hasta alcanzar niveles nunca vistos, [incluso en lugares](#) en los que no existen órdenes de confinamiento (Figura 1).¹

Figura 1 **D rástica disminución repentina. Solicitudes de cálculo de itinerarios con dispositivos Apple en países de todo el mundo**



Las solicitudes de cálculo de itinerarios representan una aproximación de la demanda de desplazamientos y no incluyen la mayoría de los desplazamientos habituales. Ofrecen una indicación de la escala de la disminución de la demanda de desplazamientos allá donde se usan dispositivos Apple y se utilizan los servicios de cálculo de itinerarios de Apple. Fuente: ITF basado en las tendencias de movilidad de Apple

Reaccionar ante una situación que varía rápidamente

Se han puesto en marcha respuestas rápidas, a veces improvisadas, ante la pandemia mundial para garantizar los desplazamientos esenciales y responder a las variaciones en la demanda de desplazamientos. Muchos trabajadores, especialmente los del sector sanitario, servicios de emergencia, venta y la distribución de alimentos y otros que prestan servicios esenciales, deben seguir desplazándose. Y la población debe poder comprar comida y acudir a las visitas familiares y médicas necesarias. Incluso en aquellos casos en los que las medidas de confinamiento son menos estrictas o son voluntarias, las personas deben poder desplazarse sin aumentar el riesgo de exposición al virus.

Conclusiones de este informe

- Los requisitos de distanciamiento físico impondrán restricciones al uso del espacio
- El uso del transporte público disminuirá a corto plazo; el uso de la bicicleta, los desplazamientos a pie y en coche aumentarán en la fase posterior al confinamiento.
- Las ciudades deberán redistribuir el espacio para permitir los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Las ciudades deberán reforzar las medidas para gestionar el exceso de tráfico de turistas después del confinamiento.
- Se deberá suavizar la normativa administrativa relativa al transporte individual ligero en vías de emergencia y eliminar los impuestos punitivos sobre la micromovilidad compartida.
- Será necesario financiar el desarrollo de más vías de transporte individual ligero.
- Se deberá vincular la infraestructura de emergencia a los objetivos a largo plazo. Las ciudades deben construir ahora lo que deseen conservar más adelante.

Las autoridades sanitarias nacionales y la Organización Mundial de la Salud han establecido recomendaciones detalladas para limitar el contagio, entre ellas la necesidad de garantizar las distancias mínimas de distanciamiento entre las personas.

Las recomendaciones sobre el distanciamiento físico varían y oscilan entre 1 y 2 metros, dependiendo de los contextos locales y nacionales. Esta orientación repercutirá significativamente en la movilidad urbana tanto durante la fase aguda de la crisis como durante la desescalada en las ciudades.

La mayoría de las ciudades no puede funcionar sin un transporte público básico. Sin embargo, estos servicios han sido los más afectados por los esfuerzos para limitar el contagio. Los riesgos reales y percibidos respecto a la exposición al virus han transformado la mayor baza del transporte de masas, a saber, la capacidad de trasladar grandes cantidades de personas de forma rápida, eficiente y asequible, en un lastre. En algunas ciudades se han suspendido completamente los servicios de transporte público durante la fase aguda del contagio, sobre todo en China e India.

En otros lugares, los operadores del transporte público han tratado de reducir al mínimo los riesgos restringiendo la entrada y salida a la puerta trasera, con pagos sin efectivo, desinfectando frecuentemente el parque móvil y las estaciones, limitando la ocupación

y emitiendo avisos sobre el distanciamiento físico. Las dos últimas medidas son especialmente difíciles de aplicar. El resultado ha sido una fuerte disminución en los factores de carga máxima posible para autobuses, metros y trenes. La reducción de las frecuencias en respuesta a una menor demanda ha aumentado [las colas y los tiempos de espera](#) de los pasajeros.

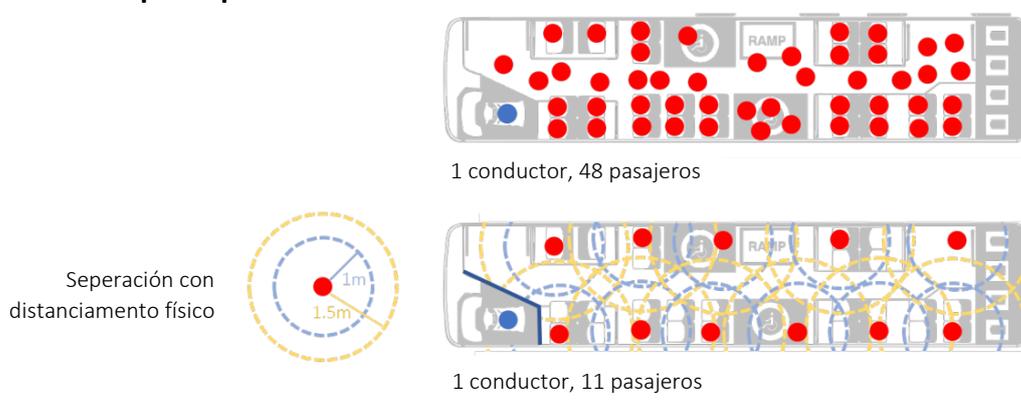
El distanciamiento físico ha alejado a la población del transporte público durante la crisis (Figura 2), algo que planteará un desafío a las ciudades en su intento de volver a la normalidad. Existirá una gran presión para encontrar alternativas a los requisitos de espacio físico para el transporte público que permitan el uso seguro de autobuses, metros y trenes.

Realizar los traslados en coche limita los riesgos de contagio y la fuerte disminución del tráfico rodado durante el confinamiento ha hecho que sea una opción convincente para aquellas personas que todavía se desplazan. Las muertes y las lesiones graves relacionadas con los accidentes han disminuido debido al descenso total de los kilómetros recorridos. Francia ha comunicado una [reducción del 40 %](#) en las muertes por accidentes de tráfico y del 44 % de los accidentes con heridos graves en el mes de marzo (el país entero entró en la fase de confinamiento el 17 de marzo). En California se ha registrado una [disminución del 50 %](#) en las lesiones graves y en los accidentes mortales desde que el Estado emitió la orden de confinamiento.

Sin embargo, la disminución ha sido menos marcada que la del tráfico. La velocidad del tráfico y los excesos de velocidad han aumentado a medida que las calles se iban vaciando. El [aumento de la velocidad del tráfico](#) multiplica los riesgos para otros usuarios de la vía, como peatones y ciclistas.

Muchas personas han optado por caminar o ir en bicicleta durante la pandemia, en parte para evitar el transporte público, pero también porque caminar e ir en bicicleta se adaptan a la perfección para los desplazamientos durante la pandemia. Tanto caminar como ir en bicicleta limitan el riesgo de contacto cercano y permiten ajustar la trayectoria para evitar el roce cercano. Teniendo en cuenta que muchas personas tratan de reducir al mínimo las distancias de sus desplazamientos, los desplazamientos a pie por el vecindario han sustituido a los desplazamientos entre localidades, y, por su parte la bicicleta es una alternativa eficaz para los desplazamientos más largos que antes se hacían en transporte público.

Figura 2 Distanciamiento. Impacto del distanciamiento físico en la capacidad del transporte público

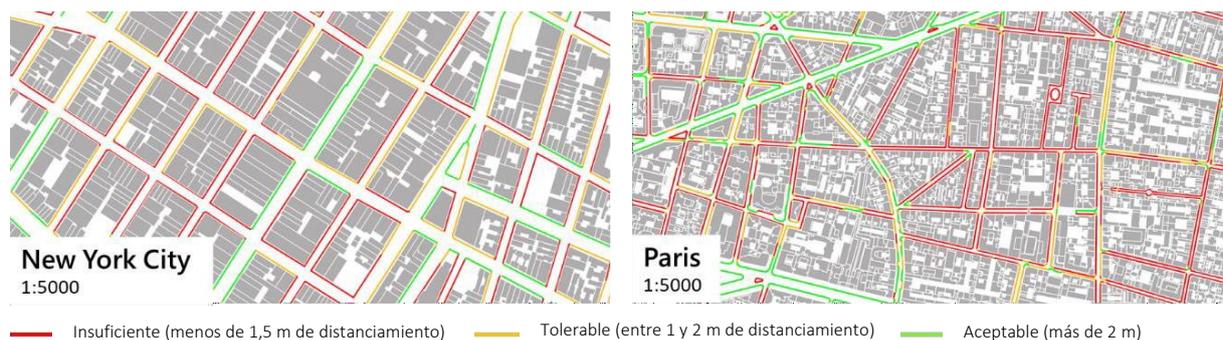


Sin embargo, el planteamiento ante las bicicletas no ha sido uniforme. En algunos países, el uso de la bicicleta se ha restringido al mínimo necesario para realizar desplazamientos esenciales. En otros, se ha fomentado el uso de la bicicleta en los momentos de ocio como reconocimiento de sus beneficios para la salud, incluso para la salud mental, a la vez que es compatible con las recomendaciones sanitarias en el marco del Covid-19. La Organización Mundial de la Salud promueve que las personas caminen y hagan uso de la bicicleta o de otras formas de micromovilidad para hacer ejercicio y para los desplazamientos esenciales, al igual que muchas autoridades locales y nacionales (por ejemplo, en Alemania, Bélgica, Dinamarca y Nueva Zelanda).

La micromovilidad compartida ha ayudado a garantizar la movilidad diaria durante la crisis, puesto que ha seguido funcionando. En Wuhan, las bicicletas de uso compartido representaron más de la mitad de todos los desplazamientos, con [2,3 millones de usos](#) en la ciudad del 23 de enero al 13 de marzo. Las ciudades han registrado [un aumento en el uso](#) de la micromovilidad compartida, puesto que la población abandonó el transporte público antes de la fase de estricto confinamiento. Muchos de los sistemas de movilidad compartida se pusieron a disposición gratuita de los profesionales del sector sanitario y de otros trabajadores esenciales. Los responsables han tratado de reducir al mínimo los riesgos de transmisión del virus desinfectando con frecuencia los puntos de contacto de las bicicletas y los patinetes eléctricos.

Al mismo tiempo, el Covid-19 también ha sacado a relucir las limitaciones de los modelos comerciales de la micromovilidad compartida y de los enfoques reglamentarios al respecto. La presión económica sobre los operadores causada por la disminución precipitada de la demanda en algunos mercados se ha visto a veces ampliada por una reglamentación y unos gravámenes mal diseñados o injustos impuestos a los operadores de patinetes y bicicletas eléctricas. El resultado de ello ha sido que la mayoría de los operadores han reducido la actividad o han retirado [su flota](#) de las ciudades para limitar los gastos.

Figura 3 Vista aérea. Conformidad de las aceras con los requisitos de distanciamiento físico



Fuente: ITF basado en OpenStreetMap, OMS, CEREMA, APUR, City of New York, Meli Harvey, Ville de Paris, OpenStreetMap,

No es de extrañar que las ciudades no estén adaptadas a las actuales indicaciones de distanciamiento físico impuestas por el Covid-19, ya que derivan de sus ventajas de densidad y proximidad. Sin embargo, las autoridades deben hacer frente a este desafío e intentar garantizar una movilidad urbana segura durante las diferentes fases de la pandemia. La anchura actual de las aceras en muchas ciudades, por ejemplo, no permite que circulen por ellas más peatones de manera segura si se requiere un distanciamiento físico. París y Nueva York, dos ciudades muy densamente pobladas, recomiendan actualmente un distanciamiento de dos metros (Figura 3, ejemplos en línea de Madrid, Nueva York y Toronto). Estas limitaciones se agravan cuando las restricciones de aforo en los comercios implican hacer cola.

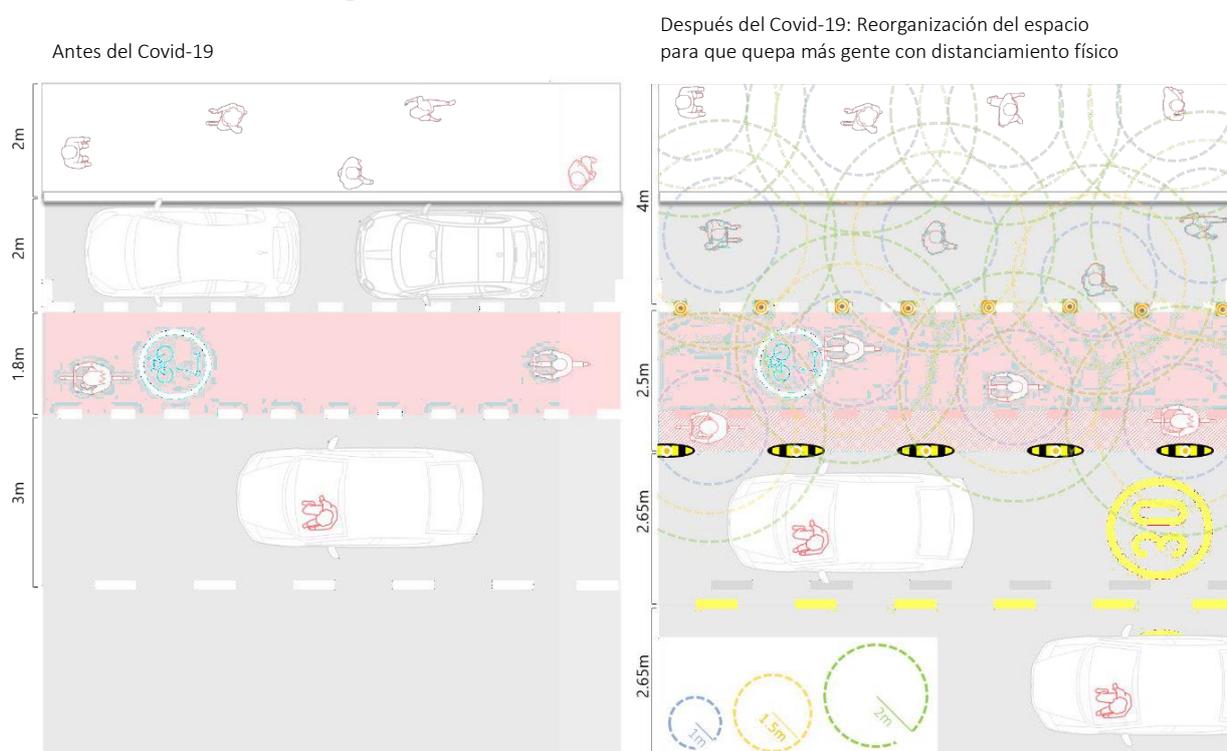
Muchas ciudades han redistribuido rápidamente sus calles para dar cabida de manera segura a los peatones, los ciclistas y otras formas de movilidad ligera y activa. Estos «carriles bici de emergencia» actúan como válvulas de escape que permiten que los desplazamientos esenciales sean posibles y seguros para aquellos que han dejado de utilizar el transporte público.

A diferencia de la infraestructura más permanente, los carriles de emergencia se erigen rápidamente, a veces de un día para otro, sin pesados trámites burocráticos. La inspiración de esta infraestructura de transporte individual ligero (LIT) proviene de intervenciones de «urbanismo táctico» como las que impulsaron la rápida implantación de la extensa red de carriles bici de [Sevilla](#) y el reciente desarrollo de la infraestructura para bicicletas de [Nueva York](#).

Esas intervenciones movilizan los recursos existentes, como los conos de tráfico, los bolardos de plástico, los separadores de obra y la señalización temporal de carriles. Normalmente se colocan siguiendo las mismas reglas que se aplican para desviar el tráfico relacionado con las obras. Aprovechan la reducción del tráfico de turismos y conquistan espacios en la calle normalmente destinados al estacionamiento de coches y a la circulación. Se suele proporcionar espacio a los peatones para que caminen por la calzada y en algunos casos se estrechan los carriles de circulación rodada (Figura 4).

Por esas razones, las autoridades suelen reducir las velocidades máximas de circulación a 30 km/h o menos, que es el límite de seguridad para las vías de uso mixto. En general, estas medidas se basan en la [práctica establecida](#) para garantizar la seguridad de la infraestructura para bicicletas y peatones. Otros tipos de medidas de emergencia se han centrado en el desarrollo de «calles seguras» o «calles de tráfico lento» en las que se da prioridad a peatones, ciclistas y usuarios de patinetes, prohibiendo el tráfico de paso y reduciendo los límites de velocidad.

Figura 4 Transporte individual ligero. Rápida implantación de vías de transporte individuales ligeras



Fuente: ITF basado en la OMS, CEREMA, Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

En los lugares en los que el uso de la bicicleta está más extendido y ya existen infraestructuras, las restricciones en cuando al distanciamiento físico pueden requerir que se destine aún más espacio a

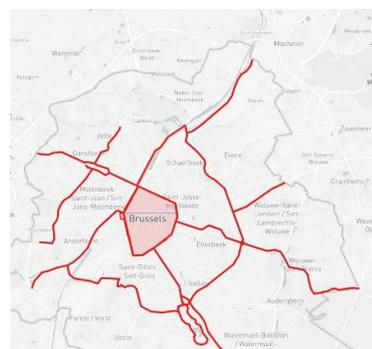
las bicicletas y la micromovilidad, especialmente en los cruces donde se producen mayores aglomeraciones. Algunas ciudades, como Bruselas, están cambiando los tiempos de los semáforos para dar más tiempo a los peatones y ciclistas y evitar las aglomeraciones en los cruces. [Apagar los semáforos](#) y aplicar normativas de prioridad en el tráfico para el espacio compartido y así evitar las aglomeraciones es otra opción.

La infraestructura de emergencia del transporte individual ligero, aplicada por primera vez a mediados de marzo de 2020 en ciudades como Berlín, Bogotá, Ciudad de México y Nueva York, se ha extendido rápidamente. A finales de abril, más de 150 ciudades habían implantado infraestructuras de emergencia para peatones y ciclistas y muchos cientos más se plantean hacerlo en las fases de desescalada.

Figura 5 La nueva carrera espacial. Iniciativas a gran escala de reorganización del espacio callejero en respuesta al Covid-19



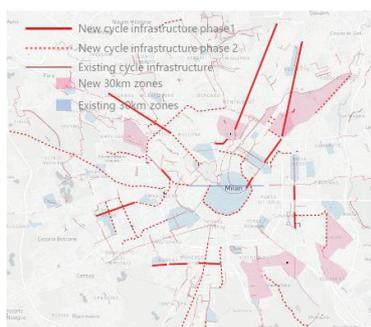
Bogotá: Carriles bici para responder a la demanda debida a la emergencia erigidos de un día para otro. Antes del confinamiento, la ciudad erigió 112 km de carriles bici de emergencia (además de los 550 km ya existentes) para gestionar los desplazamientos de aquellas personas que ya no utilizan el transporte público. Después del confinamiento, la ciudad amplió la red 3 veces y en la actualidad ha erigido 80 km de carriles de emergencia (28 de abril).



Bruselas: En el centro de la ciudad se da prioridad a peatones, bicicletas y patinetes con carriles adicionales. El centro de Bruselas se convertirá en una zona de emergencia con espacios compartidos donde tendrán prioridad los peatones y los ciclistas y con límites de velocidad de 20 km/h. Los peatones podrán caminar por la calzada para facilitar el distanciamiento físico. Se erigirán 40 km adicionales de carriles bici en la región.



Ile-de-France: Se acelera la red regional de carriles bici de 650 km para ayudar a compensar la disminución del transporte público. La región ayudará a construir una red de carriles bici y destinará EUR 300 millones (~60% del coste total). La construcción se acelerará a partir del 11 de mayo de 2020 e incluirá la aplicación de la infraestructura de emergencia para bicicletas. París erigirá otros 150 km de carriles bici de emergencia.



Milán: Se acelera la red regional de carriles bici de 650 km para ayudar a compensar la disminución del transporte público. La región ayudará a construir una red de carriles bici y destinará 300 millones de euros (~60% del coste total). La construcción se acelerará a partir del 11 de mayo de 2020 e incluirá la aplicación de la infraestructura de emergencia para bicicletas. París erigirá otros 150 km de carriles bici de emergencia.



Lima: Está previsto que la red de carriles bici de 301 km se aplique primero como medida de emergencia. La primera fase de la red, cuya aplicación está prevista en un plazo de 5 años, se aplicará en 3 meses. Primero se demarcarán carriles bici de emergencia, que se irán ampliando y convirtiendo en instalaciones de obra en fases posteriores.



Oakland: 120 km de calles de circulación lenta para permitir el distanciamiento social de peatones, ciclistas y patinetes. La ciudad de Oakland ha convertido su red de carriles bici de barrio (10% del total de las calles) en «calles de circulación lenta» cerradas al tráfico de turismo. San Francisco también ha aplicado una medida similar con un número de calles con prioridad para peatones y bicicletas.

Fuente: ITF basado en Bruxelles Mobilité, City of Oakland, Collectif Vélo Île-de-France, ATU Lima, Movilidad Bogotá, SFMTA, Comune di Milano, Mapbox, OpenStreetMap

En algunos casos, la introducción de infraestructura para el transporte individual ligero ha aliviado la presión en los corredores vitales o ha mejorado el acceso a destinos específicos como los hospitales, tal y como ha ocurrido en Berlín, Budapest, Dublín, Grenoble, Montpellier y Tirana. Valencia no solo se centra en los corredores de transporte, sino también en los grandes cruces y explanadas. Para proporcionarles a los peatones espacio previamente dedicado a los coches, la tercera ciudad más grande de España ha creado un conjunto de [superbloques](#) temporales.

Otras ciudades pretenden crear redes de infraestructura de emergencia para bicicletas y peatones en toda la ciudad o la región, con el objetivo de facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta en un contexto de disminución del uso del transporte público. Entre ellas se encuentran Auckland, Barcelona, Bogotá, Île de France, Lima, Nueva York, Quito y Roma (Figura 5).

Otras ciudades como Montreal, Oakland, Portland, San Diego, San Francisco y Viena están creando redes de «calles de tráfico lento»/«calles seguras» que dan prioridad a los peatones y ciclistas y limitan el acceso de turismos. Por último, algunas ciudades pretenden aplicar todas estas y otras medidas para reestructurar radicalmente el espacio urbano para un futuro más resiliente.

Milán, con su plan «[Strade Aperte](#)» (Calles abiertas), combina la aplicación de emergencia de la infraestructura ciclista y el ensanchamiento de las aceras con una rápida ampliación de las vías pacificadas con una velocidad máxima de 30 km/h, la peatonalización de varias explanadas, 20 km de zonas de calles de uso compartido, parklets y otras medidas destinadas a proporcionar espacios para la vida urbana marcada por el distanciamiento físico. Esas medidas están vinculadas a objetivos a más largo plazo para gestionar el tráfico de turismos y ofrecer opciones de desplazamiento sostenibles a la población.

Bruselas está acelerando la aplicación de su plan de movilidad «[Good Move](#)», que combina nuevas infraestructuras para peatones y bicicletas con zonas de tráfico vecinal pacificado. Como en otras ciudades, el plan se está llevando a cabo de un día para otro con instalaciones temporales.

El plan «[StreetSpace](#)» de Londres y el [plan de respuesta](#) Covid-19 de París prevén medidas similares, amplias y estratégicas para mejorar la capacidad de resiliencia. Fuera del ámbito de la movilidad, algunas ciudades (como [Vilnius](#)) prevén dedicar el espacio de la calle a la colocación de asientos al aire libre para ayudar a los restaurantes y cafeterías a funcionar con las limitaciones del distanciamiento físico.

Algunos gobiernos regionales y nacionales respaldan activamente el uso de la infraestructura de emergencia para el transporte individual ligero. Nueva Zelanda ha [anunciado](#) una nueva e importante financiación para ayudar a las autoridades locales a crear una infraestructura de emergencia para peatones y bicicletas. El Ministro de Transporte de Francia [ha encargado](#) a un grupo de alto nivel que ayude a orientar para la aplicación nacional de esa infraestructura. [Este plan](#) incluye 20 millones de euros de fondos de emergencia para ayudar a facilitar el uso de la bicicleta durante la fase posterior al confinamiento. También se incluye la financiación de la infraestructura y el estacionamiento de emergencia para bicicletas, la aceleración de los trámites de creación de infraestructura de emergencia para bicicletas, vales de mantenimiento de 50 euros para la reparación de bicicletas usadas, la formación de nuevos ciclistas o de personas con dudas y la cofinanciación de los incentivos para el uso de bicicletas proporcionados por las empresas. El Reino Unido ha flexibilizado [las normas administrativas](#) para que los ayuntamientos puedan poner en marcha vías de emergencia para peatones y bicicletas.

Los gobiernos nacionales y las autoridades regionales también han publicado rápidamente orientaciones técnicas. Por ejemplo, el Centro Francés de Estudios y Conocimiento sobre los Riesgos, la Movilidad, la Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente (CEREMA) ha elaborado directrices para los [peatones](#) y los usuarios de [bicicletas](#), mientras que en Alemania el gobierno del *Land* de Berlín ha publicado un [marco para la infraestructura de emergencia para bicicletas](#), al igual que el municipio de [Quito](#). Las organizaciones de defensa del sector y otras afines han publicado asimismo orientaciones (por ejemplo, [Bikeitalia](#), [Mobycon](#)).

Reinicio con seguridad: caminos para salir de la pandemia

El curso de la pandemia y, por lo tanto, las estrategias y los plazos de desescalada, están plagados de incertidumbres. Las ciudades deberán reiniciar su actividad de manera que se evite un pico de nuevos contagios. Muchas de las medidas de seguridad que se aplican actualmente seguirán siendo pertinentes durante algún tiempo. El camino para salir de la pandemia no conducirá a las aglomeraciones urbanas del mundo a la vuelta a la antigua «normalidad». Por el contrario, conducirá a una realidad cualitativamente nueva del futuro previsible, caracterizado por el distanciamiento físico, las grandes desinfecciones, las mascarillas y la aversión a las aglomeraciones.

¿Cómo será este reinicio de las actividades? Es demasiado pronto para preverlo, pero los primeros indicadores dan algunas pistas. Los desplazamientos urbanos no volverán inmediatamente a los niveles anteriores. Muchos de los que pueden teletrabajar continuarán haciéndolo hasta que se garanticen desplazamientos y un lugar de trabajo seguros. Los desplazamientos pueden reanudarse para aquellos que no pueden o no quieren teletrabajar, pero los desplazamientos voluntarios serán cada vez menos frecuentes y más locales.

[Las encuestas](#) realizadas en China indican que el uso del transporte público después del confinamiento ha disminuido y el recuento de viajes confirma que el número de pasajeros se sitúa al [50 % de los niveles de 2019](#) durante el primer trimestre de 2020. Por el contrario, los desplazamientos en coche han aumentado rápidamente hasta igualar y superar los niveles anteriores al Covid-19 en las [grandes ciudades](#) cuando se levantaron las restricciones de movimiento.

A mediados de abril de 2020, los niveles de tráfico en el 70 % de las ciudades chinas eran al menos del [90 % o más](#) respecto a sus niveles de 2019. Una excepción es [Wuhan](#), donde los desplazamientos en coche siguen estando por debajo de los niveles anteriores a la época del Covid en términos interanuales. [Las ventas de coches](#) están aumentando, aunque es un fenómeno que puede deberse a la demanda acumulada. Las encuestas sugieren que los turismos privados pueden reemplazar los [desplazamientos](#) que antes se hacían en [transporte público, taxi y VTC](#). Al mismo tiempo, los desplazamientos en bicicleta [han aumentado aún más rápidamente](#) en muchas ciudades chinas. La utilización de bicicletas de uso compartido [casi se ha triplicado](#) en Pekín y se ha duplicado en comparación con los niveles anteriores al Covid-19 en muchas otras ciudades tras el fin de las restricciones de movimiento.

Estos acontecimientos son solo indicativos y están vinculados al contexto chino. Sin embargo, señalan la posibilidad de que muchas personas se sientan incómodas al desplazarse en transporte público o compartiendo espacio con conductores en taxis o VTC. Estos desplazamientos deberán satisfacerse con otras opciones.

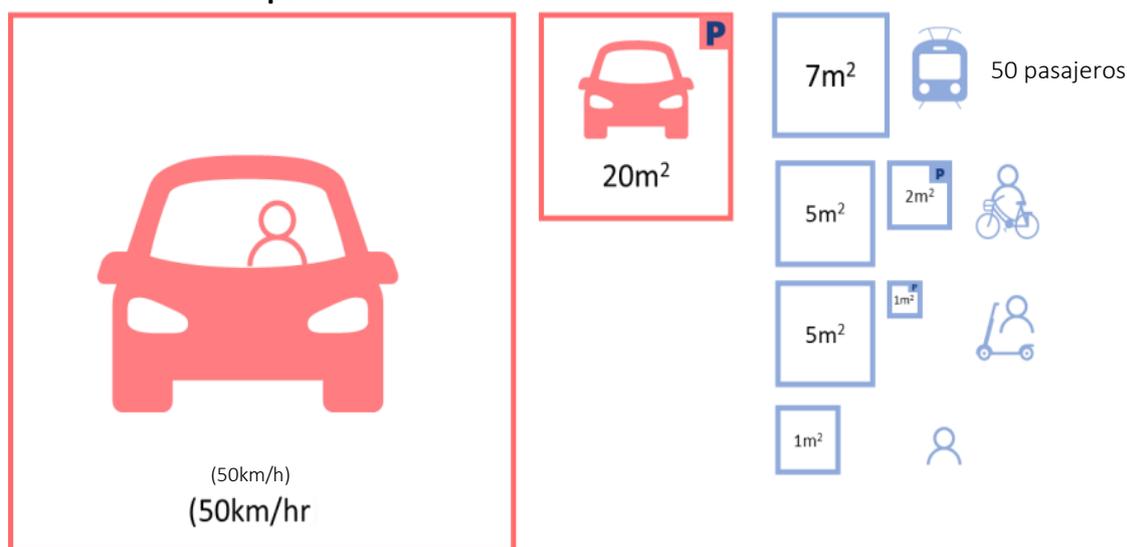
Cuadro 1 Número de desplazamientos diarios en transporte público que se atenderán después del Covid-19

| | Desplazamientos diarios en autobús y metro (excl. el tren de cercanías, en millones) | Escenario: Menos 30 % por teletrabajo | 50 % de los desplazamientos restantes |
|-------------------|---|--|---------------------------------------|
| Londres | 9,8 | 6,9 | 3,5 |
| Nueva York | 7,6 | 5,3 | 2,7 |
| París | 5,5 | 3,8 | 1,9 |
| Tokio | 8,0 | 5,6 | 2,8 |

Fuente: ITF basado en el Transport for London, Ayuntamiento de Tokio, Ville de Paris

Asumir estos viajes no será una cuestión trivial, tal y como demuestra este simple cálculo: En Londres, Nueva York, París y Tokio se realizan de 5 hasta casi 10 millones de desplazamientos diarios en metro y autobús (excluyendo el tren de cercanías). Si el 30 % de esos desplazamientos fuera reemplazado por el teletrabajo, el transporte público debería gestionar de 4 a 7 millones de desplazamientos por día. Quedan entre 2 y 3 millones de desplazamientos diarios si el 50 % de esos desplazamientos restantes ya no se hace en transporte público.

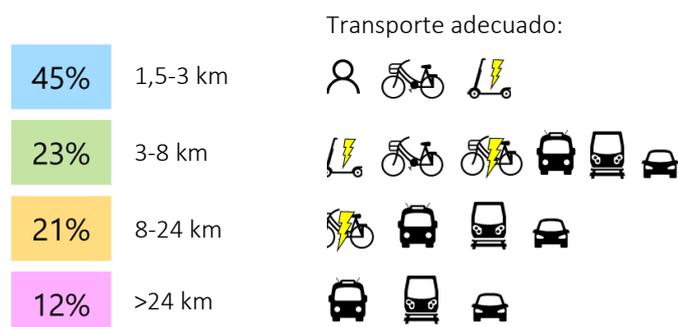
Figura 6 Una cuestión de espacio. Metros cuadrados necesarios para que se mueva una persona



Fuente: ITF adaptado del Ayuntamiento de Ámsterdam, KiM Netherlands

A corto plazo, es imposible que las calles de la ciudad absorban tal número de desplazamientos si se realizan en coche. A largo plazo, las ciudades que están diseñadas para hacer frente a ese aumento del tráfico tal vez no puedan obtener otros resultados relacionados con la seguridad, la equidad, el acceso, el medio ambiente y la eficiencia. Caminar y hacer uso de la bicicleta y de otras formas de movilidad ligera es mucho más eficiente en cuanto al espacio (Figura 6) y podría ayudar a absorber esta demanda. Muchos desplazamientos urbanos son relativamente cortos y se pueden hacer fácilmente a pie, en bicicleta o en patinete. La propulsión eléctrica y la infraestructura regional también hacen posible el uso de la bicicleta o el patinete en largas distancias (Figura 7).

Figura 7 **Hacer espacio para desplazamientos cortos. Total de desplazamientos urbanos en EE. UU. por distancia**



Fuente: ITF basado en los datos de US NHTS, 2017

Las autoridades públicas deberán adaptarse a un nuevo entorno en el que las opciones, las preferencias y el comportamiento en materia de desplazamientos seguirán gravemente alterados mientras persista la amenaza del Covid-19. Una gran parte de ese ajuste será la constatación de que los carriles con distanciamiento físico creados durante el coronavirus formarán parte de la normalidad a corto plazo. En lo que respecta a la distribución del espacio vial, las autoridades públicas deberían garantizar lo siguiente para asegurar que los desplazamientos urbanos se puedan realizar con seguridad durante la fase de desescalada posterior al Covid-19:

- ☀ No poner en riesgo la seguridad al aplicar los carriles de emergencia para transporte individual ligero. Ya se han realizado [experimentos](#) sobre cómo hacer que la infraestructura de alumbrado sea segura, siendo necesario asimismo reducir la velocidad del tráfico de turismos y camiones.
- ☀ Vincular la infraestructura de emergencia a objetivos a largo plazo. Las ciudades deberían construir ahora lo que deseen mantener más adelante.
- ☀ Vigilar el uso de la infraestructura e iterar y ampliar la infraestructura de emergencia para transporte individual ligero según sea necesario durante la desescalada. La infraestructura de alumbrado se puede modificar y volver a instalar rápidamente. Las autoridades públicas deben hacerlo cuando el número de usuarios así lo requiera.
- ☀ Considerar la posibilidad de realizar actualizaciones rápidas cuando los niveles de uso sean altos. «Emergencia» no es sinónimo de «temporal». Cuando los umbrales críticos estén próximos o cuando los requisitos estratégicos así lo dicten, las autoridades públicas deberán mejorar la infraestructura de emergencia.
- ☀ Vincular la infraestructura de emergencia de transporte individual ligero a otras medidas de mejora de la capacidad de resiliencia. La infraestructura de emergencia que complementa otras necesidades como el acceso al empleo, la atención médica, la alimentación y otros servicios esenciales proporcionará una mejor resiliencia.

Replantear la distribución del espacio para aumentar la resiliencia

Las ciudades son el producto de una constante interacción de fuerzas, algunas largas y constantes, otras abruptas y violentas como la crisis del Covid-19. Las ciudades del futuro estarán, sin duda, moldeadas por la pandemia de Covid-19, de la misma manera que los sistemas de cañerías, el

tratamiento de aguas residuales, los parques y, en general, las amplias y frondosas avenidas son en parte resultado de pandemias anteriores. Todavía es demasiado pronto para saber cuál será la huella exacta del Covid-19, pero actualmente los ciudadanos, las autoridades públicas, la sociedad civil y el sector privado ya pueden trabajar para orientar esos resultados. Si hay un principio que debería respaldar los esfuerzos de recuperación, debería ser el de tomar ahora las decisiones que deseemos mantener en el futuro.

El corazón del sistema de la movilidad urbana seguirá siendo el transporte público. Pero será una forma ampliada y diversificada de transporte público que seguirá contribuyendo al funcionamiento eficaz de las ciudades densas y aportará valor social a sus habitantes. Será más sensible a la demanda y ágil en sus márgenes, pero aun así seguirá siendo inmejorable en su capacidad de transportar rápida y eficazmente a millones de personas cada día en grandes conglomeraciones urbanas.

Hasta el final de la «era prevacuna», la capacidad de cumplir esa promesa será limitada. Las autoridades públicas y los operadores deberán adaptar su visión del sector, sus mecanismos de financiación y apoyo para garantizar la viabilidad a largo plazo del transporte de masas a medida que disminuya el número de pasajeros y se ejerzan presiones sobre los presupuestos públicos durante la recesión económica generada por el confinamiento.

Los desplazamientos en coche pueden aumentar y esto ejercerá presión para mejorar el medio ambiente y la habitabilidad de las ciudades; objetivos que estaban en el centro de las políticas de movilidad urbana en todo el mundo antes del Covid-19. Estos objetivos siguen siendo pertinentes y válidos, por lo que parte del proceso de renovación consistirá en encontrar la forma de garantizar que puedan cumplirse ante estas nuevas circunstancias.

Parte de este proceso será aumentar la resiliencia de las ciudades a crisis como la actual. Para ello será necesario replantear y recalibrar las formas de distribución de los espacios en la calle. Se dará más espacio a los ciudadanos que decidan caminar o usar la bicicleta o los patinetes, proporcionándoles redes seguras, conectadas, coherentes y cómodas adaptadas a sus necesidades específicas.

Esta inversión proporciona [un alto rendimiento](#) y mejora [la resiliencia de las ciudades](#) a las crisis. Se trata de una forma efectiva de proporcionar un acceso más equitativo y crea una eficiente válvula de escape para la demanda de desplazamientos urbanos. Las calles no son [inamovibles](#), aunque así lo parezca. La repercusión final de la respuesta al Covid-19 puede ser la remodelación de nuestras ciudades para convertirlas en lugares mejores y más habitables.

+ + +

¹ Traducción suministrada por cortesía de la Dirección General de Tráfico, en el Ministerio del Interior de España.