

Movilidad no motorizada y Smart City

Curitiba, 13 de noviembre de 2013

Pau Noy



FUNDACIÓ
MOBILITAT
Sostenible i segura

El objetivo de una Smart City. La ciudad inteligente, no la ciudad con tecnología

Características

1. Relación **interactiva y móvil** entre usuarios
2. Supervisión optimizada del **espacio**
3. Mejora de la eficiencia **energética**
4. Desarrollo y promoción de nuevas formas de **cooperación**

Pero sin un proyecto estratégico que sustente todo es enfoque, basado en NT, como apoyo al cambio del modelo de ciudad, **sólo compramos máquinas a proveedores, no transformamos la ciudad**

Además existe el **riesgo de privatización del control público**, como ya pasó hace décadas con el Transporte Público en Latinoamérica.

Por qué promover la movilidad no motorizada?

1. **Universal.** Sin exclusión social.
2. En Latinoamérica la tasa media de posesión de autos es de 100 / 1.000 hab. En Barcelona, 350, En Londres 280. En **ciudad la mayoría no tiene auto.** Cada vez más, no tener auto propio es cool
3. Consumo **energético cero**
4. **Contaminación cero**
5. Mejora la **salud** de los ciudadanos y **ahorra gastos** al Estado
6. La movilidad no motorizada es la que **hace ciudad**
7. En ciudades < 500.000 hab es el **primer modo de transporte.** En **Barcelona** (1.600.000 h), también el primer modo

Primeros criterios en la promoción del viaje a pie

1. Todos somos peatones. **TODOS**. Acceso universal cómodo
2. Espacios públicos de calidad, donde el ciudadano-peatón sea el **protagonista**.
3. Donde los peatones se mueven bien **se desarrolla la ciudad**, el **comercio** deviene vibrante y baja la **criminalidad (caso Medellín)**
4. Hay que pensar en **itinerarios peatonales**, señalarlos, darles continuidad: 50, 100, 200 itinerarios
5. **Prioridad absoluta** en las intersecciones con el tráfico vehicular. Semáforos (con $t < 60$ seg) o pasos cebra que se respetan
6. **Accesibilidad 100%** en la transición acera-calzada.
7. Calles para **estar** / Calles para **pasar**

Primeros criterios en la promoción del viaje a pie

Seguridad para los peatones

1. **Control de la velocidad autos.** Atropello a 30 km/h, supervivencia 90%. A 50 km/h, muerte 90%. A > 70 km/h, muerte segura
2. Itinerarios bien **iluminados** de noche y con **sombra** de árboles en verano
3. **Anchura suficiente** para caminar, si no es posible, pavimento único y prioridad invertida

¿Derecho a aparcar?

Aparcar en la calle no es un derecho, es una apropiación privativa. Este derecho se debe ejercer en aparcamientos privado. El espacio público es de todos, aunque en determinados casos **se puede aceptar pagar por aparcar**

Primeros criterios en la promoción del viaje a pie

Todos los proyectos deben tener datos de flujos de movilidad, también de peatones todos

Los **proyectos urbanos** deben contener **6 dimensiones**:

- Las 3 dimensiones propias del **espacio** (2 H y 1 V)
- La 4: dimensión del **tiempo**, espacio dinámico
- La 5: la de los diferentes tipos de **usuarios** (Mayores, discapacitados, niño..)
- La 6: la **convivencial** del espacio público .



Qué somos ASIMUS-FIU

1. **Puente de diálogo** entre Europa y Latinoamérica
2. **Apoyo técnico a las administraciones**, ONU, ciudades,.....
3. **Formación**: en gestión de la movilidad sostenible. La visión de Barcelona. Enero-junio, a través de Fundación MSS. Programa del curso
<http://www.fundaciomobilitatsostenible.org/fmss/images/cigmbcn.pdf>
4. Organización de **actividades y seminarios**
5. Nuestro método es suscribir un **convenio marco de colaboración** a partir del cual se concretan proyectos de apoyo