

MOVILIDAD NO MOTORIZADA Y SOSTENIBLE

Movilidad Activa

Bizkaia


kirolur

BIZKAIA
EUROPAKO
KIROL LURRALDEA
TERRITORIO EUROPEO
DEL DEPORTE

**KIROLBIDE
PRO**

OTS_P
Operational Talent in Sport

ABRIL 2026
////////////////



Kirolbide Pro 2026: ¿Qué es y qué propone?

La Dirección General de Deporte del Departamento de Euskera, Cultura y Deporte de la Diputación Foral de Bizkaia puso en marcha, durante el año 2025, los **Thinking Centers**: espacios de reflexión colectiva sobre temas concretos vinculados al deporte y la movilidad, con la participación de grupos de expertos en cada materia.

Durante 2025 se abordaron tres grandes temas: **la lucha contra el sedentarismo, el deporte fuera de los espacios convencionales y la relación del deporte federado con los municipios**. Los informes resultantes están disponibles en bizkaia.eus/kirolbidepro.

El ámbito del **deporte** está en constante **evolución y cambio** en todas sus vertientes. Necesitamos anticiparnos, adaptarnos e informarnos de todas las novedades y **tendencias deportivas del futuro**. Esta herramienta, además de poder personalizar todos tus contenidos y newsletter, te permitirá encontrar información relevante y específica tanto para profesionales del deporte como para personas que buscan información de las diferentes temáticas deportivas, agenda deportiva, eventos...Esperamos convertirnos en el **centro de referencia** para la búsqueda de información deportiva.

Novedades deportivas en nuestra newsletter:

→ <https://www.kirolbidepro.eus>

Últimas publicaciones de Kirolbide Pro:

→ <https://www.kirolbidepro.eus/blog>

Envía tu propuesta de contenido:

→ <https://www.kirolbidepro.eus/contacto>



Movilidad desmotorizada y sostenible

Primer Thinking Center 2026

Turismo deportivo

Segundo Thinking Center 2026

Profesionalización de la gestión deportiva

Tercer Thinking Center 2026

1er Thinking Center 2026

Panel de expertos/as

- ❑ **Asier Abaunza** — Concejal Delegado de Planificación Urbana, Proyectos Estratégicos y Espacio Público, Ayuntamiento de Bilbao
- ❑ **Jone Calzacorta** — Arquitecta municipal, Santurtzi
- ❑ **Karlos Belasco** — Jefe de Sección de Movilidad, Bizkaibizi
- ❑ **Itxaro Intxausti** — Arquitecta Coordinadora del Área de Territorio, Ayuntamiento de Berriz
- ❑ **Miguel Ángel Castilla Saiz** — Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia, Jefe de Sección de Gestión de la Demanda
- ❑ **Luis Solar** – Moderador Thinking Center.



Estructura del Análisis

Este informe articula cuatro bloques fundamentales que, en conjunto, ofrecen una visión completa del contexto urbano actual. Cada sección construye sobre la anterior para configurar un relato estratégico coherente.

➤ Introducción

Evaluación del contexto actual mediante datos, percepción ciudadana y comportamiento de usuarios y usuarias.

➤ Marco Normativo

Revisión de leyes, regulaciones y directrices que condicionan la planificación y ejecución de políticas.

➤ Tendencias: Puntos Clave

Identificación de elementos emergentes que marcan el futuro del sector y anticipan escenarios.

➤ Conclusiones

Síntesis de aprendizajes estratégicos y prioridades de actuación derivadas del análisis global.



El proceso no es lineal; se puede retroceder a fases anteriores para redefinirlas basándose en los resultados.

➤ Introducción : Definiendo el objeto de debate

Movilidad no motorizada

La **movilidad no motorizada** es la forma de desplazarse utilizando medios que **no requieren motores** para funcionar. Se sustenta principalmente en la **energía humana**: caminar, correr o utilizar vehículos de tracción humana (bicicletas, patinetes no eléctricos, sillas de ruedas, etc.).

Es la forma más antigua, eficiente en términos energéticos y saludable de desplazarse en entornos urbanos y periurbanos.

Movilidad sostenible

La **movilidad sostenible** propone que las personas se desplacen de forma más limpia, segura y accesible. Organiza los desplazamientos buscando el **equilibrio** entre las necesidades de transporte, el cuidado ambiental, el bienestar social y la eficiencia económica.

Engloba tanto los modos no motorizados como el transporte público, los vehículos de bajas emisiones y los sistemas de movilidad compartida.

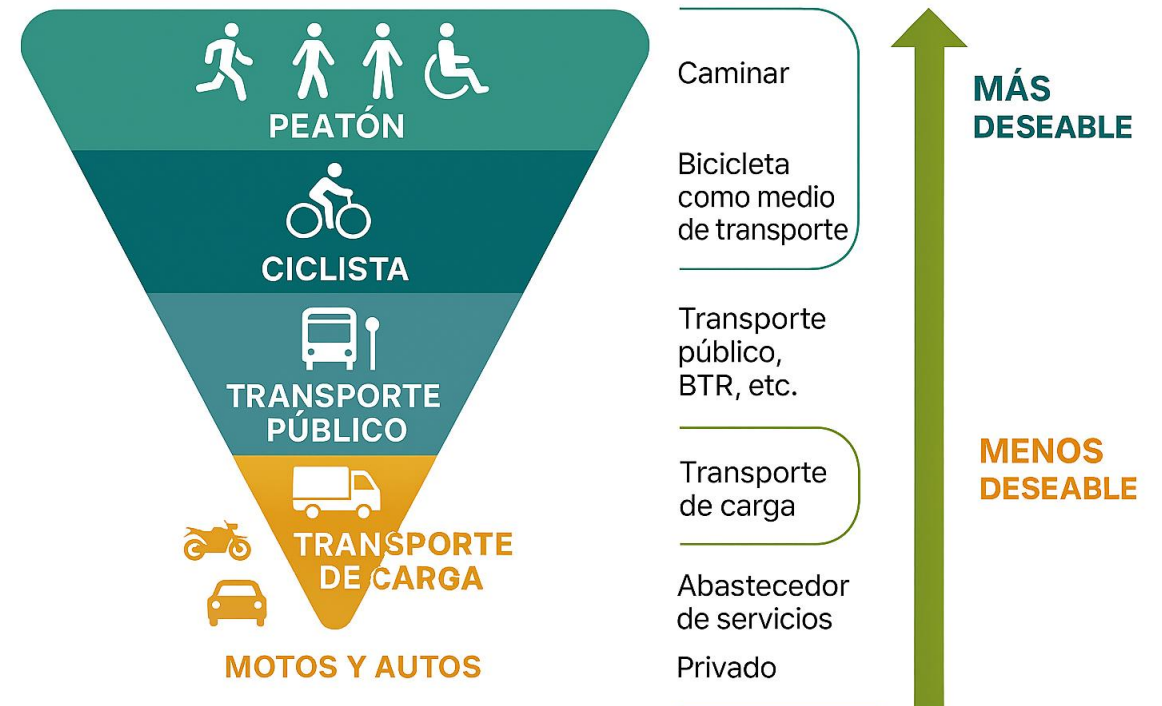


➤ Introducción : Reconfiguración de la jerarquía urbana

Reconfiguración de la jerarquía urbana

La movilidad activa cuestiona el modelo urbano tradicional centrado en el automóvil y propone una **jerarquía invertida del espacio público**, donde peatones y ciclistas ocupan el nivel más alto de prioridad.

- ❑ Redistribución del espacio viario.
- ❑ Reducción del protagonismo del vehículo privado.
- ❑ Calles concebidas como espacios sociales



➤ **Marco normativo: Instrumentos legales y reguladores**

La movilidad desmotorizada y sostenible está regulada por un conjunto de instrumentos que van desde el ámbito estatal hasta el local, y que afectan a la circulación, la seguridad vial, los planes de movilidad y la protección de los usuarios y usuarias vulnerables.

1

Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Real Decreto Legislativo 6/2015

Marco estatal que regula la circulación y la seguridad vial, reconoce a peatones y ciclistas como usuarios vulnerables.

2

Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi

Marco jurídico propio de la CAV para orientar, coordinar y regular las políticas de movilidad bajo criterios ambientales, sociales y de cohesión territorial.

3

Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi 2025-2035

Instrumento estratégico autonómico que coordina las políticas de movilidad sostenible en los tres territorios forales.

4

PMUS y normativa local

Planes de Movilidad Urbana Sostenible municipales, ordenanzas locales, señalización DGT y normativas complementarias de competencia autonómica y local.

➤ Marco normativo: La Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi (PMSE)

Esta ley establece un **marco jurídico propio** en Euskadi para orientar, coordinar y regular las políticas de movilidad bajo criterios ambientales, sociales y de cohesión territorial. Su objetivo central es transitar hacia un modelo que **reduzca emisiones**, mejore la calidad de vida y favorezca la cohesión social.



Movilidad activa

Desplazamientos a pie o en medios no motorizados, reconocidos como modo prioritario.

Movilidad sostenible

Eficiente, accesible y respetuosa con el medio ambiente, con impacto social y ecológico reducido.

Movilidad compartida

Sistemas de uso compartido de vehículos o viajes (carpooling, bikesharing) como alternativa al vehículo privado.

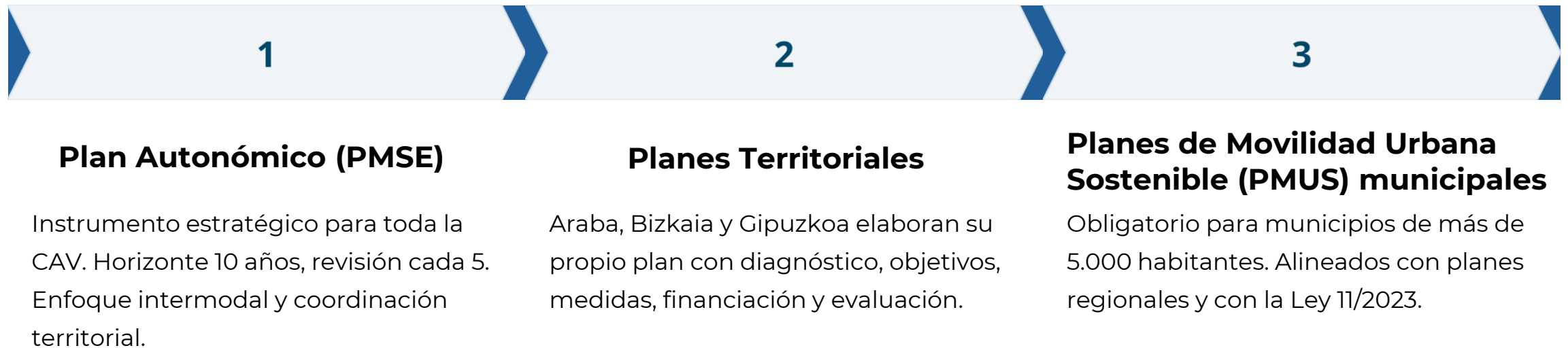
Integración tarifaria

Sistema tarifario único e integrado (BAT, Barik, Mugi) para facilitar el uso combinado de autobús, tren y otros servicios.

➤ Marco normativo:

Ley 11/2023, claves del sistema de planificación

La ley crea un **sistema estructurado de planificación** en distintos niveles territoriales y establece obligaciones concretas para municipios, diputaciones forales y el Gobierno Vasco.



La ley también regula la **fiscalidad e incentivos**, habilita medidas fiscales o financieras que favorezcan la movilidad sostenible (bonificaciones, tasas), e impulsa la incorporación de tecnologías limpias y mecanismos de **coordinación interadministrativa** entre el gobierno vasco, las diputaciones forales y los ayuntamientos.

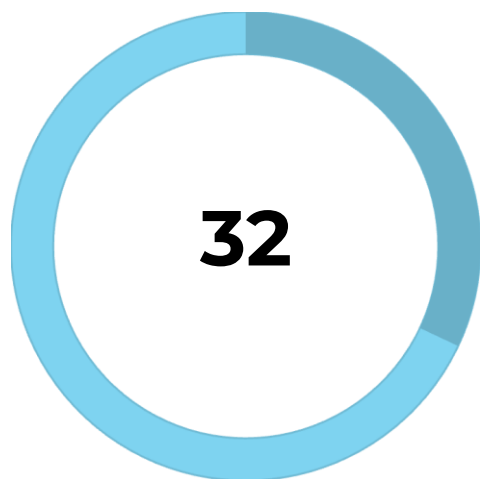
➤ Marco normativo: Competencias en movilidad en Euskadi

La movilidad en Euskadi se gestiona desde un modelo de cooperación institucional multinivel.

Ámbito / Función	Gobierno Vasco	Diputaciones Forales	Municipios
Marco normativo y estratégico	Política general y marco autonómico	Desarrollo normativo territorial	Ordenanzas municipales
Planificación de la movilidad	Plan PMSE (marco autonómico)	Planes del Territorio Histórico	PMUS (urbano)
Transporte público ferroviario	Euskotren, tranvías autonómicos	—	—
Transporte público por carretera	Marco general y financiación	Bizkaibus, Lurraldebus...	Autobús urbano
Infraestructuras viarias	Titularidad autonómica	Carreteras forales	Viales y calles urbanas
Gestión del tráfico	—	—	Regulación, señalización y control
Movilidad activa	Estrategias y directrices	Redes ciclables interurbanas	Redes peatonales y ciclistas urb.
Zonas de bajas emisiones (ZBE)	Marco legal y directrices	—	Implantación y gestión
Aparcamiento	Directrices generales	Parkings disuasorios interurbanos	Regulación urbana (OTA)
Fiscalidad e incentivos	Subvenciones autonómicas	Incentivos y financiación foral	Tasas y bonificaciones locales

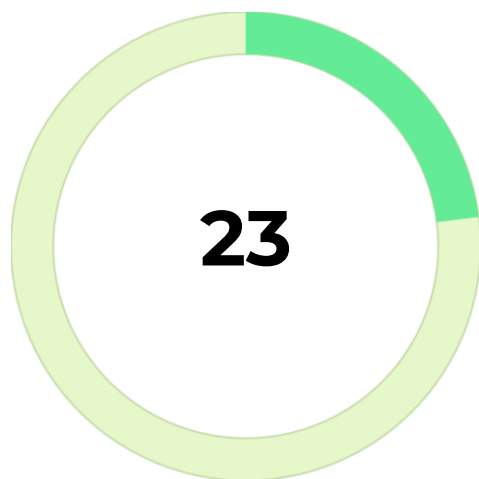
Los PMUS en Bizkaia: estado actual y objetivos

En Bizkaia hay **32 municipios con más de 5.000 habitantes**. Aproximadamente **23 de ellos** tienen planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) redactados o en elaboración, lo que refleja un avance significativo en la planificación local de la movilidad activa.



Municipios obligados

Más de 5.000 hab.



Con PMUS activos

Redactados o en elaboración

Objetivos estratégicos de los PMUS

→ Priorizar modos sostenibles

Incrementar el transporte público, fomentar la movilidad activa (caminar y bicicleta) y reducir la dependencia del vehículo privado.

→ Mejorar la seguridad vial

Diseño viario que protege a los usuarios y usuarias más vulnerables y reduce la siniestralidad.

→ Garantizar accesibilidad universal

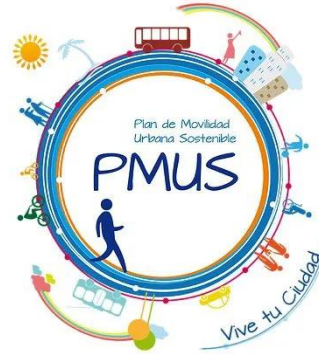
Entornos urbanos inclusivos para todas las personas, independientemente de su movilidad.

→ Reducir emisiones y ruido

Contribuir a los objetivos climáticos locales y mejorar la calidad del aire urbano.

Medidas de los PMUS para la movilidad activa

Los PMUS concretan las acciones necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos.



Las medidas de los PMU se agrupan en cinco grandes ámbitos de actuación:

Movilidad activa

Ampliación y mejora de aceras y pasos peatonales. Desarrollo de redes de ciclovías conectadas. Aparcamientos seguros para bicicletas.

Transporte público

Mejora de la cobertura y frecuencia de servicios. Integración tarifaria y intermodalidad con la red ciclista y peatonal.

Gestión del tráfico

Implantación de zonas 30, plataformas únicas y calmando del tráfico en entornos residenciales y escolares.

Reducción de emisiones

Zonas de bajas emisiones, incentivos a vehículos limpios y restricciones al tráfico motorizado en áreas sensibles.

Movilidad escolar segura

Caminos escolares seguros, rutas peatonales protegidas y programas educativos de sensibilización vial.



➤ Tendencias : Puntos Clave

Siete ejes de transformación que los expertos identifican como esenciales para avanzar hacia una movilidad más activa, saludable y sostenible en el territorio de Bizkaia.

1

Cambio cultural

El peatón en el centro de la ciudad

2

Bici eléctrica

Acelerador del cambio modal

3

Urbanismo táctico

Probar → evaluar → consolidar

4

Red provincial

365 km + 500 km de itinerarios verdes

5

Caminabilidad

Movilidad como política de salud pública

6

Seguridad

Condición imprescindible para el uso real

7

Equipamientos

Renovación de instalaciones envejecidas



Bizkaia tiene ante sí una oportunidad histórica para transformar la movilidad en una palanca de bienestar, salud y futuro.

1. CAMBIO CULTURAL

Un Cambio Cultural en Marcha

Bilbao y Bizkaia están protagonizando una transformación profunda en la manera en que sus ciudadanos y ciudadanas se relacionan con el espacio público y con los medios de desplazamiento. Este cambio no es meramente técnico: es un cambio de valores, de prioridades colectivas y de modelo de ciudad.

El espacio público, revalorizado

La pandemia actuó como catalizador inesperado: el confinamiento y las restricciones de movilidad pusieron en evidencia la importancia del espacio público de calidad, de los itinerarios peatonales accesibles y de la posibilidad de moverse a pie o en bicicleta de forma segura y cómoda. La ciudadanía tomó conciencia del valor de recuperar la calle como lugar de encuentro y convivencia.



1. CAMBIO CULTURAL

Peatón como eje en las ciudades

Poner al peatón en el centro supone recuperar la esencia de la ciudad como espacio de convivencia, bienestar y vida cotidiana. Los expertos y expertas coinciden en que una movilidad realmente moderna empieza por garantizar recorridos cómodos, continuos y seguros para quienes se desplazan a pie. Esto implica repensar el espacio público: ampliar aceras, eliminar barreras, calmar el tráfico y crear entornos accesibles que favorezcan la interacción social y la actividad económica local.

Caminar no solo es el modo de transporte más universal, sino también el más saludable, sostenible y equitativo. Priorizar al peatón transforma la experiencia urbana, mejora la calidad del aire, reduce el ruido y genera ciudades más humanas, cohesionadas y atractivas.



2. AUGE DE LA BICICLETA

Bicicleta y Bicicleta eléctrica



El crecimiento del uso de la bicicleta responde a una confluencia de factores: la expansión de los sistemas de bicicleta pública, la popularización de la e-bike —que elimina las barreras orográficas y amplía el rango de usuarios— y una mayor conciencia ambiental y de salud. Este fenómeno no es coyuntural: refleja un cambio estructural en los patrones que ha llegado para quedarse y que demanda una respuesta institucional firme y coherente.

2. AUGE DE LA BICICLETA

Infraestructuras Ciclistas: El Esqueleto de la Red

La ambición del territorio queda reflejada en la escala de la planificación: **más de 365 km de red ciclista foral** están en fase de planificación o ejecución, configurando un sistema que aspira a conectar los principales núcleos de población de Bizkaia de forma continua, segura y atractiva.



Conexiones prioritarias

Los ejes **Bilbao–Galdakao** y **Bilbao–Etxebarri** concentran los mayores flujos de desplazamiento interurbano. Los ejes norte-sur completan una malla que aspira a hacer viable la bicicleta como alternativa real al vehículo privado en los desplazamientos cotidianos de trabajo y estudio.

Bicicleta pública: datos de uso

El sistema de bicicleta pública ha alcanzado **más de 26.000 usuarios y usuarias activos/as** y supera los **3,5 millones de usos registrados**, lo que demuestra una demanda consolidada y creciente. Estos datos avalan la inversión y refuerzan la necesidad de ampliar la red de estaciones y mejorar la intermodalidad con el transporte público.

Necesidades detectadas

Los expertos y expertas identifican como carencias críticas: la **iluminación nocturna** de los itinerarios ciclistas, la **continuidad** de los trazados sin interrupciones ni quiebres, y la **seguridad en tramos interurbanos** donde la convivencia con el tráfico motorizado resulta disuasoria para muchos potenciales usuarios.

3. URBANISMO TÁCTICO

Enfoque de los municipios

El urbanismo táctico permite a los municipios **experimentar con bajo coste y alto impacto** antes de comprometer grandes inversiones en infraestructura permanente. Los expertos y expertas lo resumen como "experimentos con gaseosa": Si funciona, se consolida; si no, se retira sin daño.



HERRAMIENTAS

Pintura en calzada

Carriles bici, zonas peatonales y cebras reforzadas

Jardineras y bolardos

Separación física de flujos sin obra civil

Evaluación continua

Métricas de uso, percepción y conflictividad

Consolidación

Inversión permanente solo si el piloto funciona



*La ciudadanía necesitan **ver** el cambio antes de **creer** en él. Las soluciones temporales generan debate positivo y construyen consenso.*

Bicicleta como motor del cambio



500 km

26.000

Más de 3,5 millones de usos
registrados

5. CAMINABILIDAD

Comercio, hábitos sociales y regeneración de barrios

La movilidad activa no es un asunto exclusivamente técnico o medioambiental: tiene consecuencias directas sobre la vida económica y social de los barrios. La forma en que las personas se desplazan determina en qué comercios compran, qué espacios frecuentan y cómo se relacionan con su entorno inmediato.

El comercio de proximidad bajo presión

La **caída del comercio de proximidad** frente al auge del comercio electrónico es una realidad incontestable que afecta a la vitalidad de los barrios. Sin embargo, los datos demuestran que los **peatones y ciclistas realizan más compras en comercios locales** que los usuarios de vehículo privado: se detienen con mayor facilidad, acceden a tiendas en calles peatonalizadas y contribuyen a la economía de escala local. Apostar por la movilidad activa es, también, apostar por el tejido comercial del barrio.

Impacto en la regeneración urbana

Los cambios en los patrones de movilidad tienen efectos directos sobre la **regeneración urbana**: un barrio más accesible a pie y en bicicleta atrae más actividad, genera más mezcla de usos y resulta más atractivo para la inversión y la vida comunitaria. La movilidad activa actúa como **catalizador de la revitalización barrial**, dinamizando espacios que el coche había degradado.

Ejemplos de impacto en Bilbao

Barrios como **Rekalde**, las laderas de **Artxanda** y los **barrios altos** de Bilbao ilustran cómo la mejora de los itinerarios peatonales y la dotación de infraestructura ciclista transforman la percepción y el uso del espacio urbano. La recuperación de paseos, la peatonalización de calles locales y la conexión con zonas verdes han generado nuevos patrones de uso que benefician tanto a los residentes como al conjunto de la ciudad. Estos ejemplos deben sistematizarse y replicarse con criterio en otros contextos del territorio.



Ciudad caminable



Autopistas urbanas

Prioridad absoluta al vehículo privado, carriles múltiples , aparcamiento en superficie.



Avenidas peatonales

Bidegorris, aceras ampliadas, calmado de tráfico y aparcamientos subterráneos



Aceptación ciudadana

Lo que generaba conflicto vecinal hace 10 años hoy se percibe como normalidad



Clave según expertos y expertas : La pandemia aceleró el cambio de mentalidad. Bilbao mide distancias "en minutos", no en metros — señal de una ciudad verdaderamente caminable. El transporte público potente y los aparcamientos subterráneos fueron condiciones habilitadoras esenciales.



5. CAMINABILIDAD

Retos de municipios pequeños

Los municipios de menor tamaño se enfrentan a condicionantes muy distintos a los de Bilbao. La **orografía accidentada** y los presupuestos limitados hacen que implantar infraestructura ciclista para uso cotidiano sea poco viable a corto plazo. Sin embargo, existe una vía complementaria con gran potencial.

La clave está en reorientar el enfoque: en lugar de competir con el coche para los desplazamientos obligatorios, **potenciar la movilidad no motorizada como ocio activo y saludable**.

Sendas naturales accesibles

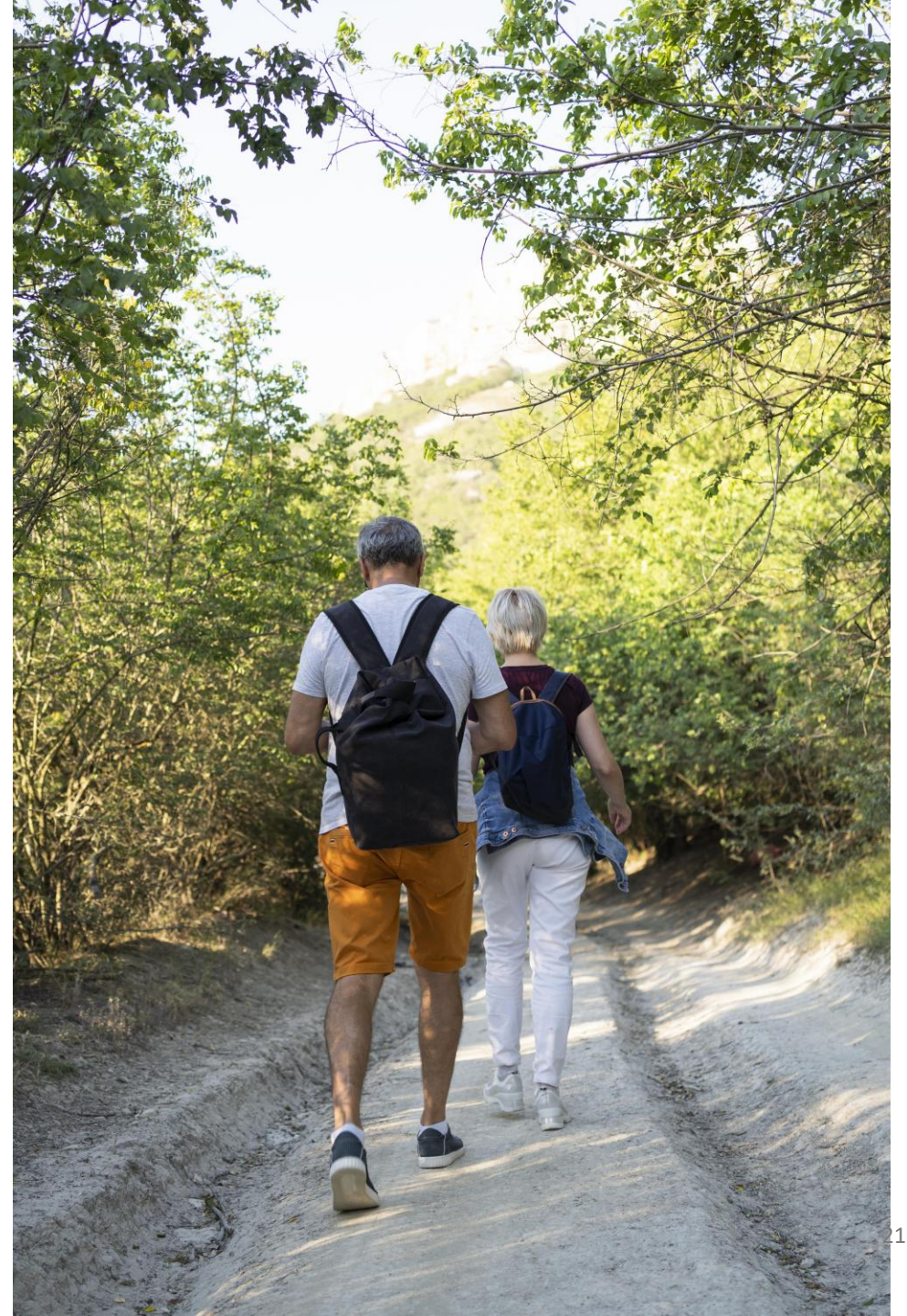
Conectar entornos naturales con el núcleo urbano

Iluminación y seguridad

Requisito mínimo para uso real en horarios amplios

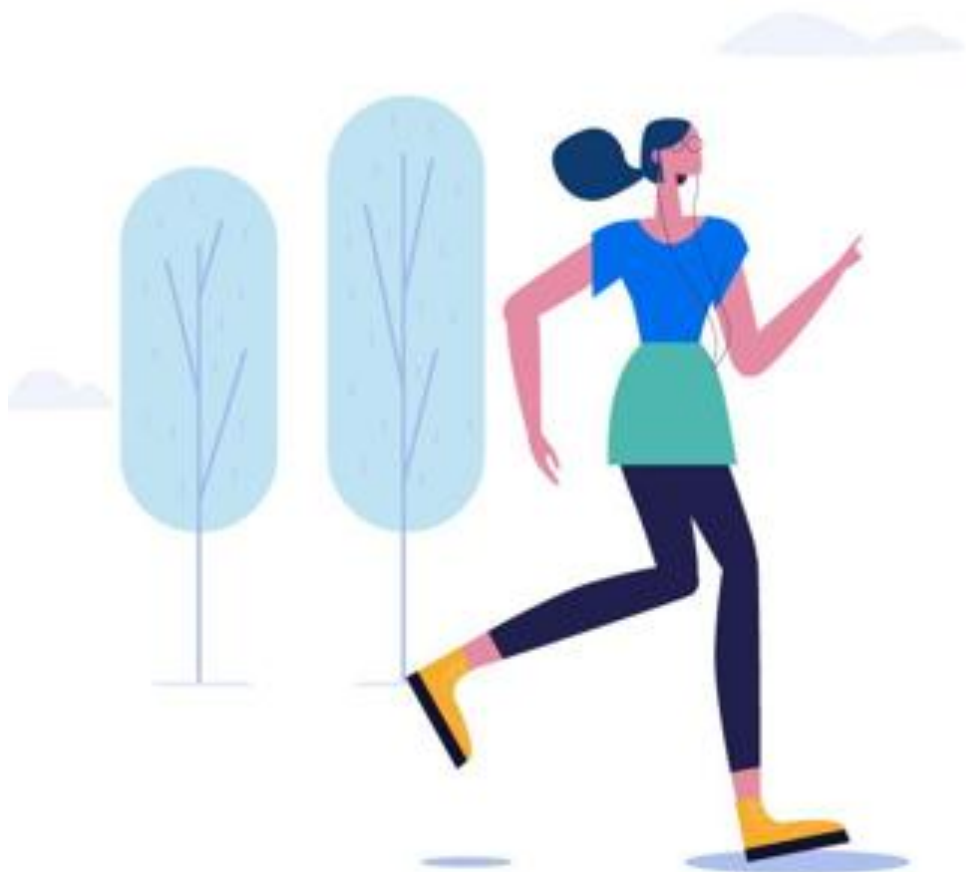
Coordinación foral

Diputación + ayuntamientos para superar limitaciones presupuestarias



5. CAMINABILIDAD

Políticas de salud



Caminabilidad: Caminar Como Política de Salud

40%

Población de Bizkaia

que declara "salir a caminar" como su principal actividad deportiva

150–300

Minutos semanales

de actividad moderada recomendados por la OMS
OMS para mantener la salud

Qué necesitan las rutas caminables

- **Trazado llano y continuo**
— sin interrupciones ni barreras físicas
- **Servicios básicos** — bancos, fuentes, aseos y aseos y zonas de sombra
- **Entornos seguros y atractivos**
— naturaleza, accesibilidad y señalización clara clara

La pandemia impulsó el redescubrimiento de itinerarios emblemáticos: el **Paseo de los Caños**, la **Cornisa de Artxanda** y el **Pagasarri** recuperaron protagonismo como espacios de salud y encuentro ciudadano.

6. SEGURIDAD

Medidas necesarias para uso real



30 Km/h

Limitación velocidad

La reducción de velocidad en zonas urbanas transforma radicalmente la convivencia entre bicicletas y vehículos, reduciendo la gravedad de los accidentes y mejorando la percepción de seguridad.

Vías

Segregadas interurbanas

En entornos interurbanos, las vías completamente separadas del tráfico son imprescindibles. Se requiere iluminación adecuada, continuidad de trazado y pendiente inferior al 6%.

Personas

Seguridad percibida

La iluminación, la evitación de zonas aisladas y la presencia de otros usuarios reduce el riesgo percibido — tan importante como el riesgo real para determinar el uso efectivo de los itinerarios.



7. EQUIPAMIENTOS

Renovación de instalaciones

Rejuvenecimiento de Instalaciones para la Movilidad No Motorizada

Las infraestructuras físicas y digitales de la movilidad activa y compartida requieren una renovación profunda para responder a una demanda ciudadana en pleno auge.



7. EQUIPAMIENTOS

Renovación de instalaciones

New Mobility Lab y BizkaiBizi: Motores del Cambio

New Mobility Lab

Este laboratorio de innovación urbana lidera el **rediseño de sistemas de movilidad** mediante la integración tecnológica. Su propuesta central es crear plataformas digitales que unifiquen todos los modos de transporte activo y compartido —bici, patinete, peatón, carpooling— renovando tanto la base física como el ecosistema digital del sistema de movilidad.

BizkaiBizi: Un Éxito de Demanda

El servicio de bicicleta pública de Bizkaia ha superado el **millón de usos en menos de un año**, evidenciando una demanda que supera la capacidad actual de las instalaciones. La ampliación de estaciones, la renovación de flota y la mejora de la infraestructura de aparcamiento seguro son ya una necesidad urgente e inaplazable.



+1M

Usos en menos de un año

Récord de utilización que supera las previsiones iniciales del servicio.

100%

Necesidad de ampliación

La demanda desborda la capacidad actual de estaciones y flota disponible.

2025

Año clave de inversión

El PMSE marca este año como punto de inflexión para nuevas instalaciones ciclistas.



La alta demanda de **Bizkaibizi** es un indicador inequívoco de que la ciudadanía vasca está lista para adoptar la movilidad activa como modo de transporte cotidiano, siempre que las instalaciones respondan a sus necesidades.

7. EQUIPAMIENTOS

Renovación de instalaciones

Renovación con propósito

No se trata solo de modernizar infraestructuras, sino de **reorientar el espacio urbano** hacia las personas, priorizando la movilidad activa, accesible y sostenible frente al vehículo privado motorizado.

Demanda existente

El éxito de BizkaiBizi y la alta valoración ciudadana de los servicios de movilidad sostenible demuestran que la **voluntad de cambio ya está presente** en la sociedad vasca. La tarea es dotarla de instalaciones a la altura.

Digital + Físico

La movilidad sostenible del siglo XXI requiere invertir tanto en **infraestructura física** —carriles, estaciones, puntos de recarga— como en **infraestructura digital** —apps, tarifas integradas, gestión inteligente— tratándolas con el mismo nivel de prioridad estratégica.



➤ Conclusiones:

Un Compromiso Estructural con la Movilidad Activa

La movilidad activa ha dejado de ser una aspiración marginal para convertirse en un **eje estructural de la política urbana y territorial** de Bilbao y Bizkaia. Las implicaciones son transversales: afectan a la salud pública, la calidad del aire, la cohesión social, la economía local y la respuesta al cambio climático.

1

Eje estructural

La movilidad activa es inseparable de las agendas de salud, clima y urbanismo. Debe tratarse como infraestructura esencial, no como complemento opcional.

2

Cambio en marcha

La transformación ya está en curso. Requiere **continuidad** y **valentía política** para sostener el rumbo frente a resistencias y completar la red.

3

Factores críticos

Inversión sostenida en infraestructura segura, **participación vecinal** activa y condiciones objetivas de **seguridad** son las tres palancas determinantes del éxito.

4

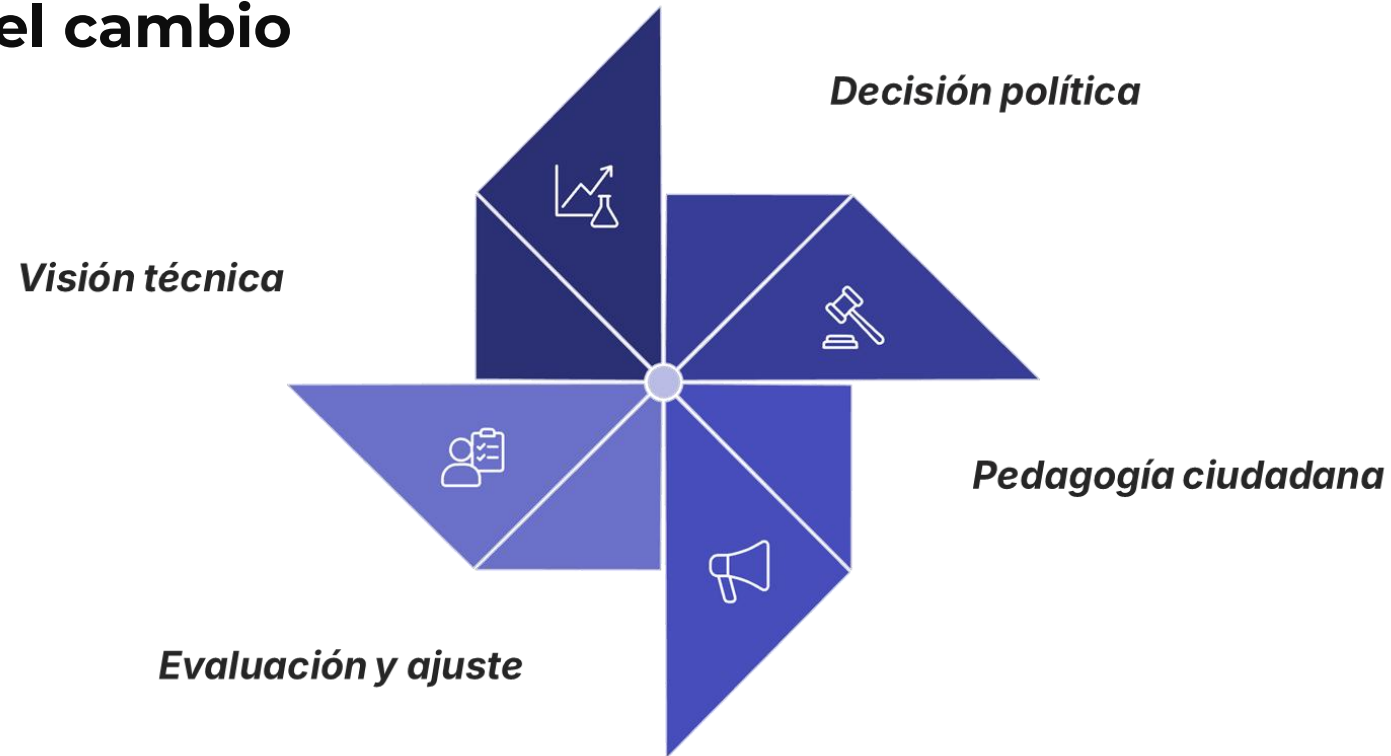
Planificación adaptada

Cada municipio tiene su contexto. La planificación debe ser **flexible y adaptada** a cada realidad local, sin renunciar a la ambición del proyecto colectivo.

El cambio de modelo de movilidad es posible, necesario y rentable. El territorio cuenta con el conocimiento, los instrumentos y la demanda ciudadana. Ahora se trata de actuar con decisión y coherencia.

➤ Conclusiones:

Gobernanza en el cambio



Cambiar la movilidad no es solo una cuestión técnica. Es, ante todo, un **proceso de cambio cultural** que requiere liderazgo político, persistencia y una pedagogía ciudadana constante.

Indicadores de seguimiento

Movilidad real, percepción ciudadana, seguridad vial, salud pública y tiempos de desplazamiento

Conectar técnica y realidad

Las decisiones técnicas deben responder a necesidades reales de los ciudadanos, no solo a modelos abstractos

Tiempo y prueba/error

Cambiar hábitos arraigados requiere paciencia, iteración y capacidad de reconocer errores

"Lo importante no es solo tener datos, sino tener rumbo." — Síntesis del debate experto

➤ Conclusiones:

Actualidad sobre movilidad

Bilbao apuesta por la movilidad sostenible: el 16% de la ciudadanía utiliza la bicicleta

El 55% considera que la villa está bien adaptada para la convivencia entre coches, peatones y vehículos de movilidad personal



El 16% de los bilbainos utiliza la bicicleta para realizar sus desplazamientos /

«La bicicleta es más que deporte; es un transporte que transforma ciudades»

Expertos en movilidad sostenible se citan en Bilbao para debatir sobre los retos del futuro en un foro organizado por EL CORREO



ENTREVISTA

Ana Vallejo



ENTREVISTA ANA VALLEJO

1. El dossier plantea que la movilidad no motorizada ya no es un debate técnico, sino un cambio cultural en la forma de entender la ciudad. ¿Cómo definirías este momento de transición que estamos viviendo?

Estamos ante un cambio en la manera de entender el uso del espacio público, de recuperarlo para algo más que desplazarse por él. No es únicamente un problema de tráfico. Buscamos espacios más amables e inclusivos, espacios más “habitables”, seguros, y saludables y uno de los aspectos de esta transición es el cómo nos movemos. No se si definirlo como tendencia, pero si como una necesidad de definir cómo queremos la vida futura en las ciudades. Para ello tenemos que crear los contextos necesarios para esta transformación, que es sistémica, y planificar para las personas que las habitamos.

2.A lo largo del informe se repite la idea de que la movilidad activa conecta salud, sostenibilidad y calidad de vida. Desde tu trayectoria, ¿por qué es tan potente esta conexión?

Porque no son tres objetivos distintos. La calidad de vida depende en gran medida de la salud y del entorno y la movilidad activa nos acerca a la salud de una manera sencilla y accesible. La OMS lleva recomendando caminar desde el año 2010. No existe calidad de vida en un entorno enfermo y la movilidad activa reduce los niveles de contaminación, de ruido, y de emisiones de CO2. Esto influye de manera directa en la salud del entorno y en nuestra salud, física y emocional. La contaminación ambiental está vinculada con enfermedades cardiovasculares, respiratorias, neurológicas, y afecta a los más vulnerables. Si cuidamos la ciudad, ella nos cuida, es una relación muy eficiente. También es una manera de hacernos responsables de nuestra propia salud. Y como he comentado en la pregunta anterior, las ciudades se han de repensar para facilitar la movilidad activa.

ENTREVISTA ANA VALLEJO



3. Uno de los grandes mensajes del documento es la necesidad de poner a las personas —y especialmente al peatón— en el centro del espacio público. ¿Qué implica realmente este cambio de prioridades a nivel urbano y social?

Este cambio de prioridades implica desplazar el foco de la gestión del tráfico y las infraestructuras a pensar cómo las personas utilizamos el espacio urbano en nuestra vida cotidiana y facilitar el cambio de movilidad motorizada a movilidad activa. La jerarquía cambia y hay que transformar las ciudades en espacios que inviten a caminar o a andar en bici. Creo que es importante contar con todos los agentes implicados e impulsar estrategias de participación ciudadana, con personas expertas y con todo el tejido social y empresarial para diagnosticar la realidad, definir objetivos y diseñar estrategias posibles. Porque la vida laboral tiene que estar integrada y no podemos olvidar contemplar la logística, la distribución urbana de mercancías.

4. Las conclusiones de los expertos y las expertas sobre movilidad insisten en que sin condiciones objetivas de seguridad no hay cambio real de hábitos. ¿Crees que hoy el principal reto está más en la infraestructura, en la percepción ciudadana o en ambas?

Creo que el cambio de hábitos va más allá de una infraestructura segura. Obviamente la seguridad es necesaria, sin embargo, el cambio de hábitos necesita de razones poderosas, como entender la parte positiva en la salud, la facilidad del cambio, la capacidad física de poder circular en bici, saber hacerlo con seguridad, poder acceder a ellas, incentivos..., y que todo sume para una experiencia satisfactoria. Me gusta este concepto de Laura Perez Porro, “el lenguaje de la ciudad ciclista”. Utiliza el Way-finding sumando la arquitectura, el urbanismo, la psicología de la percepción y la experiencia del usuario. Hay que conseguir que sea la mejor opción, la más lógica, segura y cómoda.

ENTREVISTA ANA VALLEJO

5. La bicicleta y, especialmente, la bicicleta eléctrica aparece como grandes aceleradores del cambio modal. ¿Qué papel crees que juegan en hacer viable la movilidad activa para perfiles de población más amplios?

La bicicleta y especialmente la bicicleta eléctrica pueden tener un papel muy relevante en el cambio de la movilidad. Pero como he comentado antes, el cambio de hábito necesita de una motivación importante. La bicicleta eléctrica elimina inconvenientes como no estar en forma, o no llegar sudando al trabajo. Pero se necesita más compromiso institucional para impulsar y consolidar la cultura de la bicicleta. Hay un estudio muy interesante sobre movilidad inclusiva de las personas mayores que hace referencia a la necesidad de incorporar el envejecimiento de la población en la transformación del espacio urbano para adaptarlo a esta realidad.

También hay que incluir la perspectiva de género a la hora de fomentar el uso de la bicicleta, porque los datos indican que la brecha en su uso es grande.

Las infraestructuras pueden fomentar la inclusión e impulsar ciudadanos más independientes.

6. El dossier muestra que la movilidad activa no solo transforma cómo nos movemos, sino también la vida de barrio, el comercio local y la economía urbana. ¿Qué impacto de estos te parece más estratégico para el territorio?

Cambiar el coche por caminar o andar en bici implica que las distancias son más cortas y que en un entorno de proximidad la vida cotidiana está organizada. Podríamos hablar de la ciudad de los 15mn, todos los servicios esenciales están a esta distancia. Un modelo expansivo necesita de coche o movilidad motorizada. Este modelo fomenta un contexto de proximidad a todos los niveles y favorece el desarrollo local. Fomentar este nivel de accesibilidad, además de mejorar la vida de barrio y el comercio local, es fundamentalmente inclusivo y favorece vivir la ciudad en igualdad de condiciones. Y retomo el comentario de la pregunta 3, este impacto se verá reforzado si se ha integrado la logística urbana en la planificación.

ENTREVISTA ANA VALLEJO



7. El informe subraya que este proceso exige planificación, continuidad y coordinación entre instituciones. ¿Hasta qué punto es clave abordar la movilidad activa como una política estructural y a largo plazo?

Es que no puede plantearse de otra manera. La planificación urbana no puede ser una política de legislatura, debe ser un pacto de ciudad, es crear un modelo de ciudad. Pasar de un diseño para los coches a un diseño para las personas implica tomar importantes decisiones. El éxito de ciudades referentes como Ámsterdam, Copenhague, Medellín, Vitoria-Gasteiz, Logroño, Bilbao, ... es que, a pesar de los cambios políticos, han continuado en esa dirección. Una red de movilidad activa necesita coherencia, planes a corto, medio y largo plazo e inversión.



ENTREVISTA ANA VALLEJO



8. Después de años trabajando en sostenibilidad y deporte, ¿qué errores o aprendizajes crees que debemos tener muy presentes para no frenar este cambio de modelo?

Creo que debemos pensar en los entornos urbanos como un sistema vivo y que todas las decisiones deben impulsar este modelo porque es el mejor para todas las personas y el medioambiente. El reparto del espacio tiene que responder a esta nueva jerarquía. El modelo necesita incorporar la continuidad, la intermodalidad, un lenguaje específico, la seguridad para todas las edades, la perspectiva de género, la educación y la colaboración público-privada. La inversión es imprescindible y también la comunicación del retorno económico, social, de bienestar y medioambiental. Y como ya he comentado, contar con la colaboración de todas las partes y todos los sectores.

9. Para cerrar, desde una mirada más personal y humana, ¿qué crees que deberíamos recordar siempre cuando hablamos de movilidad, más allá de datos, planes y normativas?

La movilidad y especialmente la posibilidad de movilidad, condiciona la manera en la que nos relacionamos con nuestro entorno. Deberíamos poder elegir como lo hacemos teniendo en cuenta como afecta esta decisión, desde un punto de vista individual, social, ambiental y económico, sin embargo, en nuestra vida cotidiana buscamos la mayoría de las veces el camino más corto y rápido. La prisa nos define y caminar o andar en bici es un acto de lentitud. Personalmente me gusta caminar, disfruto caminando porque me conecta con el momento, con el entorno, me permite descubrirlo, prestarle atención y soy dueña del tiempo, además del evidente beneficio para la salud. Creo que es importante que la planificación urbana de la movilidad, no solo se centre en cómo llegar a los sitios, sino que también contemple cómo disfrutar del camino, creando espacios amables, seguros y de convivencia.

ENTREVISTA ANA VALLEJO

10. Te leíamos en un reciente artículo que ***“en 2026, los perfiles que podrán marcar la diferencia en la industria del deporte serán profesionales capaces de traducir métricas medioambientales en decisiones estratégicas”***. En tal sentido **¿son las competencias verdes la asignatura olvidada o pendiente en la formación de gestores/as del deporte?**

Si, creo que es una asignatura pendiente. Necesitamos profesionales con pensamiento sistémico que incorporen conocimientos sobre cultura y evaluación ambiental, economía circular, movilidad sostenible, energías renovables, gestión del agua, construcción sostenible,...que permita decidir con criterios e indicadores medioambientales, como evaluar proveedores, elegir patrocinadores y alianzas, analizar riesgos climáticos, seleccionar inversiones, como construir, nivel de crecimiento, y muy especialmente con capacidades transversales, como el pensamiento sistémico, crítico, capacidad de anticipación ante entornos de incertidumbre y gestión del cambio.

La oportunidad está en entender como la sostenibilidad genera valor real para las entidades deportivas, la sociedad, el entorno y la economía.



MOVILIDAD NO MOTORIZADA Y SOSTENIBLE

MILA ESKER

Bizkaia


kirolur

BIZKAIA
EUROPAKO
KIROL LURRALDEA
TERRITORIO EUROPEO
DEL DEPORTE

**KIROLBIDE
PRO**


Operational Talent in Sport

