

MESA 3.

TRANSPORTE PRIVADO Y
APARCAMIENTO



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 5
- Número de organizaciones / instituciones participantes: 4
 - Radio Taxi Bilbao.
 - Tele Taxi Bilbao.
 - Bilbao Paso a Paso (en representación de las agencias de receptivo).
 - Asociación Motera Makinas Bizkaia.

2. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE BILBAO EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, TRANSPORTE PRIVADO Y APARCAMIENTO

El grupo realizó los análisis para “transporte privado” y “aparcamiento” de forma separada.

2.1 TRANSPORTE PRIVADO

Las **FORTALEZAS** señaladas por las personas participantes en relación al modelo de transporte privado actual de Bilbao fueron las siguientes:

- Existe un **número relevante de carriles y bus / taxi** que contribuyen agilizar el tráfico en las principales vías y fomentan la utilización de estas modalidades de transporte. Pese a todo, existe margen de mejora para realizar nuevos carriles de este tipo.
- La **profesionalidad de los operadores del transporte privado y público** de la ciudad es otra de las condicionantes favorables de la movilidad en la villa. Se reconoce a las personas conductoras como bien formadas y dedicadas en exclusiva a este sector, con un alto perfil que es ejemplo para otras ciudades.

- Las **experiencias colaborativas públicas y privadas en el ámbito de los vehículos sostenibles** deben ser tenidas en cuenta para la elaboración del PMUS. En este sentido, destaca la **instalación del punto de recarga rápida de vehículos eléctricos en Begoña**.
- Se percibe a la **ciudadanía de Bilbao y al sector privado en general sensibilizados sobre la necesidad de una movilidad más sostenible**, y predispuestos a asumir cambios para avanzar en este sentido.
- Desde el sector del taxi se destaca la existencia de una **ordenanza que contribuye a regular el exceso de licencias de taxi** existente en la ciudad, que permite equilibrar en parte la oferta y la demanda de este tipo de transporte.

Las **DEBILIDADES** señaladas por las personas participantes en el grupo en relación a la movilidad y el modelo de transporte privado actual de Bilbao fueron las siguientes:

- La mesa de trabajo indica la necesidad de que el PMUS tenga en cuenta la **limitada capacidad de la ciudad para absorber tráfico**, tanto por su tamaño relativamente pequeño como por la orografía y la distribución calles.
- Todos los colectivos participantes coinciden en la existencia de ciertos **desajustes en la coordinación de semáforos** que provocan retenciones a las horas punta en determinados lugares de la ciudad.
- Los distintos sectores del transporte privado señalan **carencias en el conocimiento de las ordenanzas y la legislación vigente por parte de los agentes de movilidad** municipales.

- Tanto el sector del taxi como los operadores turísticos califican como mejorable la **información y los avisos recibidos desde el Ayuntamiento sobre las incidencias de tráfico y de ocupación de la vía** (cortes de tráfico por manifestaciones, eventos deportivos, obras...), sobre todo en lo que se refiere a la **antelación**.
- Desde el colectivo de usuarios y usuarias de motocicletas, se indica la existencia de **infraestructuras viarias que representan un peligro para la seguridad vial**: marcas resbaladizas en la calzada, quitamiedos en las zonas más periféricas de la ciudad...
- Los operadores turísticos también identifican determinadas **carencias en la señalética referente a los principales puntos de interés turístico**.
- El colectivo de taxistas cuestiona **la idoneidad de la limitación de velocidad de circulación de algunas carreteras de Bilbao**, y se califica en general como muy baja en comparación a la media de velocidad establecida en otras ciudades de referencia.

2.2 APARCAMIENTO

(No se detectan fortalezas)

Las **DEBILIDADES** señaladas por las personas participantes en el grupo en relación a la movilidad y al modelo de aparcamiento actual de Bilbao fueron las siguientes:

- Se hace hincapié en la **escasez de aparcamientos exclusivos para motos**, en comparación a otras ciudades cercanas como Donostia o Santander.
- Desde el punto de vista turístico, se percibe como **escaso el número de puntos para la carga y descarga de grupos** (turistas) y se considera

insuficiente el tiempo de utilización (2 minutos para más de 50 personas), que en ocasiones deriva en multas. Se reclaman más **parkings localizados cerca de los principales puntos de interés turístico.**

- Se indican las **dificultades para estacionar que experimentan los trabajadores y trabajadoras por cuenta propia**, que no se pueden ajustar a las limitaciones horarias y de tiempo de la OTA para desarrollar su trabajo (afecta especialmente a quienes no cuentan con licencia de carga/ descarga).

3. OBJETIVOS PARA EL PMUS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PRIVADO

El grupo trabajo los objetivos para “Transporte privado” y “Aparcamiento” de forma separada.

3.1 TRANSPORTE PRIVADO

Tras la identificación de las fortalezas y debilidades, la persona dinamizadora expuso los **objetivos propuestos por el personal técnico y político del Ayuntamiento para el área de Transporte Privado:**

- Reducir el acceso del coche privado a la ciudad.
- Mejorar la vigilancia de las dobles filas.
- Reducir atascos.
- Mejorar la fluidez del tráfico.
- Tranquilizar el tráfico.
- Fomentar la sustitución del uso del coche privado por otros modos de desplazamiento.

Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo aprobaron los anteriores objetivos y solicitaron la **inclusión de los siguientes objetivos adicionales:**

- **Reforzar la formación de los agentes** de movilidad sobre la legislación vigente.
- **Formar y sensibilizar a los futuras usuarias y usuarios de vehículos** sobre seguridad vial y movilidad sostenible: universidades, institutos...
- Promover la **sustitución de las flotas**, tanto privadas como públicas, con **vehículos limpios**.
- Eliminar las **infraestructuras que suponen un peligro para la seguridad de los usuarios** y usuarias de motocicletas.

Tras la inclusión de los 4 nuevos objetivos en el listado, se realizó **clasificación de todos ellos en función del grado de prioridad atribuido para su abordaje en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao**. De esta forma, las organizaciones participantes identificaron **dos niveles de prioridad:**

OBJETIVOS DE MAYOR PRIORIDAD – TRANSPORTE PRIVADO	
OBJETIVOS	MOTIVOS
Reforzar la formación de los agentes de movilidad sobre la legislación vigente.	Los profesionales del transporte privado perciben cierto desconocimiento de determinadas normativas y ordenanzas por parte del cuerpo de agentes de movilidad. Este hecho ralentiza la gestión de las incidencias.
Eliminar las infraestructuras que suponen un peligro para la seguridad de los usuarios y usuarias de motocicletas.	En Bilbao existen quitamiedos (en las afueras) y marcas resbaladizas en la calzada que pueden causar graves lesiones a las personas usuarias de motocicletas.

<p>Reducir el acceso del coche privado a la ciudad.</p>	<p>Se considera que es un objetivo que se debe abordar paso a paso durante los próximos años para dar solución a los problemas de fluidez, atascos y calidad del aire de Bilbao. Algunas de las líneas de trabajo que se mencionan en este campo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Estudiar la posibilidad de establecer tasas por circular por el centro, como se hace en otras ciudades europeas. ➤ Establecer restricciones a la circulación de vehículos de altas emisiones en el centro (comenzar por un pilotaje con algún barrio concreto).
--	--

OBJETIVOS DE PRIORIDAD SECUNDARIA – TRANSPORTE PRIVADO

OBJETIVOS	MOTIVOS
<p>Reducir atascos.</p>	<p>Su importancia queda fuera de toda duda para mejorar la calidad ambiental y acústica de Bilbao. Sin embargo, se consideran objetivos clave de carácter “final”: se alcanzarán solo cuando se aborden otros objetivos “previos” mencionados en este listado.</p>
<p>Mejorar la fluidez del tráfico.</p>	
<p>Tranquilizar el tráfico.</p>	
<p>Fomentar la sustitución del uso del coche privado por otros modos de desplazamiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bilbao es una ciudad cubierta suficientemente con el transporte público y semi-público: Bilbobus, Bizkaibus, Metro, Taxi, Bilbon Bizi... Deben continuar siendo fomentados. ➤ Por otro lado, las personas participantes en el grupo comparten la percepción de que buena parte de las personas que disponen de coche privado solo lo utiliza de forma muy ocasional. Por ello, se cree conveniente concienciar sobre la no-necesidad de disponer de un vehículo privado. Esta concienciación permitiría liberar plazas de aparcamiento y fomentar el uso del transporte público.
<p>Formar y sensibilizar a los futuros usuarios y usuarias de vehículos sobre seguridad vial y la movilidad sostenible: universidades, institutos...</p>	<p>Las organizaciones participantes en la mesa creen que la formación que se imparte en las primeras etapas de la educación en materia de movilidad y seguridad vial no es suficiente, hecho que se materializa en conductas de riesgo de los conductores.</p>
<p>Promover la sustitución de las flotas, tanto privadas como públicas, con vehículos limpios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aunque existen algunas experiencias en este sentido, por motivos de recursos no se han podido realizar avances significativos en las flotas, tanto privadas como públicas. ➤ Se solicita continuar facilitando y estimulando el uso de vehículos limpios en la ciudadanía y los profesionales del transporte a través de iniciativas

	municipales (como principal ejemplo se señala la primera electrolinera situada en Begoña).
--	--

3.2 APARCAMIENTO

Tras la identificación de las fortalezas y debilidades, la persona dinamizadora expuso los **objetivos propuestos por el personal técnico y político del Ayuntamiento para el área de Aparcamiento:**

- Aumentar el número de garajes rotatorios.
- Aumentar el número de garajes de residentes.
- Incrementar el aparcamiento en la calle.
- Mejorar el sistema de OTA.
- Más parking disuasorio de conexión con el Transporte Público.

Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo aprobaron los anteriores objetivos y solicitaron la **inclusión del siguiente objetivo adicional:**

- Incrementar el número de zonas de carga y descarga de grupos de personas y dimensionar su tiempo de uso.
- Dimensionar las zonas de paradas de taxi.

Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo aprobaron los anteriores objetivos y realizaron una **clasificación de los mismos en función del grado de prioridad atribuido para su abordaje en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao.** De esta forma, las organizaciones participantes identificaron **dos niveles de prioridad:**

OBJETIVOS DE MAYOR PRIORIDAD - APARCAMIENTO	
OBJETIVOS	MOTIVOS
Mejorar el sistema de OTA	Debido al sistema de tarjetas para residentes, actualmente la zona OTA se encuentra ocupada en gran parte por coches de residentes que apenas se mueven. Este hecho provoca que muchas plazas estén permanentemente ocupadas (se emplean como “garajes”) y que los profesionales que precisan moverse constantemente de barrio experimenten dificultades para aparcar.
Aumentar el número de garajes de residentes (y estimular su utilización)	El grupo considera que para liberar o eliminar espacios de aparcamiento en la calle debería fomentarse la utilización de los garajes para residentes (algunos están infrautilizados) y reducir el número de tarjetas de residentes (en relación a la OTA).
Mejorar el aparcamiento en la calle (se enfoca hacia la moto)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El grupo considera que aumentar el número de aparcamientos en la calle para coches podría incrementar el tráfico hacia el centro de la ciudad. Se considera más apropiado desviar los estacionamientos hacia las afueras a través de parkings disuasorios. ➤ El grupo sí cree oportuno habilitar más plazas de aparcamiento para motocicletas y bicicletas, que son vehículos más sostenibles y que congestionan menos el tráfico. Actualmente el número de parkings para motocicletas se valora como insuficiente y su ubicación como mejorable.
Incrementar el número de zonas de carga y descarga de grupos de personas y dimensionar su tiempo de uso.	Las zonas de carga y descarga de grupos (turistas) en las inmediaciones de los principales puntos de interés son insuficientes. Las limitaciones de tiempo para emplear estos lugares generan problemas con cierta regularidad a los conductores de autobuses. El sector solicita al Ayuntamiento realizar los ajustes precisos.
Dimensionar las zonas de paradas de taxi	Actualmente se diagnostica cierto desajuste en la distribución zonal de las paradas de taxi. Algunos barrios tienen exceso de plazas para la escasa demanda de taxis, y en otros sucede justo lo contrario. Debería realizarse una reflexión en este sentido.

4. COMPROMISOS DE LAS ORGANIZACIONES / INSTITUCIONES PARTICIPANTES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por último, se desarrolló una dinámica para **establecer compromisos y propuestas de autocorresponsabilización** de los agentes participantes para mejorar la movilidad en Bilbao:

- En primer lugar, se recoge el firme compromiso de los colectivos a afrontar **cambios y reajustes en su forma de trabajar** para favorecer una ciudad con menos contaminación y menos estrés de tráfico.
- Desde el ámbito del taxi se están desarrollando **proyectos pioneros de prueba de vehículos o emisiones entre los taxistas** a modo de pilotaje para favorecer su uso. Además, la clientela y las empresas pueden solicitar vehículos eficientes.
- Las organizaciones participantes en la mesa de trabajo tienen **una relación fluida con los medios de comunicación** (entrevistas, charlas, tertulias sobre movilidad...). En este sentido, se comprometen a desarrollar **labores de sensibilización** sobre movilidad sostenible y seguridad vial en sus intervenciones.
- Todas las organizaciones se comprometen a **informar y formar sobre las normativas de circulación vigentes a sus miembros**, así como sobre conducción eficiente y responsable.
- Las organizaciones, en calidad de conocedoras expertas del tráfico en Bilbao por su trabajo diario, se ofrecen al Ayuntamiento para **ayudar a identificar los problemas circulatorios y de estacionamiento**.
- De la misma forma, las organizaciones se **ofrecen para ayudar al Ayuntamiento en la formación de los agentes de movilidad** en las normativas que conciernen a sus respectivos sectores.