

LOS PLANES DE ACCIÓN PARA LA MOVILIDAD DE GRANDES EVENTOS DEPORTIVOS

Rodrigo Pérez Senderos

Experto Senior en G.A. Economía y Política del Transporte de INECO

Sonia Mateos Manzaneque

Técnico en G.A. Economía y Política del Transporte de INECO

RESUMEN

Los grandes eventos deportivos, como los Juegos Olímpicos o los Mundiales de Fútbol, se enfrentan a importantes retos organizativos: desde garantizar unas infraestructuras deportivas adecuadas, hasta asegurar una oferta hotelera suficiente u ofrecer una oferta cultural y de ocio alternativa o complementaria.

Entre estos retos, sin duda, cabe señalar el objetivo de garantizar una oferta de movilidad eficiente y atractiva para todos.

Este reto se soporta en varios objetivos, entre los que cabe destacar:

1. Minimizar el impacto de la movilidad generada por los eventos deportivos en la movilidad diaria de las ciudades que acogen dichos eventos.
2. Garantizar un adecuado funcionamiento de la movilidad asociada a las distintas actividades de los eventos deportivos en cuestión, siempre desde un enfoque que prime la sostenibilidad del sistema.
3. Aprovechar el legado de las inversiones realizadas en el sistema de transporte para el desarrollo de la movilidad diaria una vez finalizado el evento deportivo.

Dentro del segundo punto, en la organización de la movilidad asociada al evento, hay que tener en cuenta las necesidades y condicionantes de un amplio abanico de usuarios: deportistas y equipo técnico, autoridades, medios de comunicación, cuerpos de seguridad y, por supuesto, los espectadores.

También cobran especial interés otros aspectos como la información a los usuarios, la seguridad vial o la seguridad personal en el transporte.

Por último, cabe señalar las distintas necesidades de eventos como los Juegos Olímpicos, que se desarrollan en su mayoría en una sola ciudad o área metropolitana, o los Mundiales de Fútbol, que distribuyen su actividad en varias ciudades.

Una excepción a este hecho puede ser el futuro Mundial de Catar que, debido a los condicionantes territoriales del país, se desarrollará prácticamente en su totalidad en el área metropolitana de Doha.

1. OBJETIVOS Y RESPONSABILIDADES

Un evento deportivo como los Juegos Olímpicos, el Mundial de Fútbol, o una final de competiciones europeas son eventos que se caracterizan por la concentración de un gran volumen de personas en un limitado espacio de tiempo y con una gran repercusión social.

Esta concentración de participantes y visitantes se superpone a la actividad habitual de las ciudades que acogen estos eventos.

Como criterio general, para gestionar las condiciones especiales de movilidad derivadas de estas situaciones, se debe potenciar el transporte público, y una de las medidas es limitar el acceso en vehículo privado en las inmediaciones. Por ello el sistema de transporte ha de ayudar a que el evento se celebre sin ningún contratiempo.

En consecuencia, los objetivos del sistema de transporte para un evento deportivo son:

- Proporcionar transporte seguro, inclusivo, rápido y confiable para todos los asistentes y grupos de clientes.
- Proporcionar una oferta de transporte suficiente, accesible, respetuosa con el medio ambiente y sencilla para espectadores y visitantes, tanto de las ciudades donde se celebran las competiciones, como de otras regiones.
- Respetar la actividad diaria de las ciudades organizadoras, sin producir grandes cambios ni restricciones en el servicio ofertado.
- Dejar un legado positivo, así como facilitar la integración y el uso del transporte público durante y después del evento.
- Lograr el mayor aprovechamiento de los recursos asignados a transporte.

2. ÁMBITO TERRITORIAL Y CALENDARIO DEPORTIVO

La concentración de actividades derivadas de un gran evento deportivo en una misma ciudad o país es un reto para el transporte y para el éxito de asistencia a la competición. En competiciones donde los eventos tienen lugar en una misma ciudad o ciudades cercanas entre sí se suelen vender entradas por días, o por competencias deportivas, como es el caso de los Juegos Olímpicos.

Las fases finales de los Mundiales de Fútbol o las Eurocopas suelen repartir los partidos entre distintos estadios de diversas ciudades, diluyendo parcialmente los efectos sobre la movilidad si se compara con unos Juegos Olímpicos, que concentran la mayor parte de la

actividad en una sola ciudad o área metropolitana. Pero cuando estas fases finales de Mundiales o Eurocopas se celebran en países pequeños, el problema es más complejo.

Una práctica habitual es que las entradas a los diferentes eventos deportivos vayan asociados a un título de transporte que permita el acceso ilimitado al mismo durante los días que dura la competición, o para los días en los que es válida la entrada adquirida.

Por ejemplo, en Londres se vendieron las entradas por días, junto con un título de transporte válidos para los días de entrada. En competiciones de Champion que se han celebrado en Europa en los últimos años, la venta de entradas ha llevado asociado un título de transporte válido desde que el visitante llega al lugar de la competición, que suele ser un día antes de la misma

3. STAKEHOLDERS Y MODELO DE GOBERNANZA.

En la organización del sistema de transporte suelen estar involucrados los siguientes organismos y autoridades:

- Comité Organizador del evento deportivo
- Ministerio de Transportes
- Autoridades de transporte metropolitano
- Autoridades locales
- Operadores
- Vigilancia y policía
- Voluntarios

El proceso habitual para organizar la movilidad durante estos eventos es que Comité organizador exponga las necesidades de transporte de los grupos de interés, así como la afluencia de participantes y de visitantes esperados en cada una de las sedes de competencia y entrenamiento, y dimensione, de forma conjunta con el Ministerio de Transportes y las autoridades locales, el sistema de transporte necesario, teniendo siempre como punto de partida la oferta y características del sistema existente. Las autoridades de vigilancia y los voluntarios se encargan de que el sistema sea seguro y confiable para todos los asistentes, y contribuya al éxito de la celebración de la competición.

4. NECESIDADES DE TRANSPORTE POR TIPO DE USUARIO

A continuación, se incluyen los tipos de usuarios habituales de las grandes competiciones deportivas, el tipo de transporte más habitual en cada caso y el tiempo con el que cada tipo de usuario debe estar previo y después de las competiciones. Mención especial tienen las ceremonias de apertura y clausura de la competición.

USUARIO	TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO PREVIO A LA COMPETICIÓN
Deportistas y equipo técnico	Autobús discrecional	2h
Staff Estadios	Transporte público	3-4h
Prensa	Autobús discrecional	3h
Retransmisión del evento	Autobús discrecional	3h
Autoridades	Vehículo privado	30 min
Espectadores	Transporte público	2,5h

Tabla 1 – Tipo de transporte por tipo de usuario y tiempo de estancia previo a las competiciones

USUARIO	TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO DESPUÉS DE LA COMPETICIÓN
Deportistas y equipo técnico	Autobús discrecional	1h
Staff Estadios	Transporte público	2h
Prensa	Autobús discrecional	2h
Difusión del evento	Autobús discrecional	2h
Autoridades	Vehículo privado	30 min
Espectadores	Transporte público	Desde que finaliza el evento hasta 1,5h

Tabla 2 – Tipo de transporte por tipo de usuario y tiempo de estancia después de las competiciones

4.1 Jugadores y cuerpos técnicos

Se requiere diseñar rutas a los estadios y hacer una correcta planificación de itinerarios y horarios.

4.2 Espectadores

Los espectadores se desplazarán preferentemente en transporte público. Para lograrlo, es necesario un plan de comunicación específico. La movilidad será diferente para los estadios que tengan estación de Metro/Cercanías, o no. Si es necesario crear un servicio especial, se hará mediante autobuses lanzadera que conecten con los centros neurálgicos de las ciudades.

4.3 Autoridades

Se requiere diseñar rutas a los estadios donde la seguridad es un criterio fundamental.

Suelen requerir escolta policial y prioridad de paso en todo el recorrido. Es necesaria una adecuada planificación y gestión de los itinerarios en los últimos metros de aproximación a los estadios, donde las aglomeraciones de espectadores pueden comprometer la agilidad (y la seguridad) de los trayectos.

5. CALENDARIO DEL EVENTO. FECHAS CLAVE y ESTIMACIONES DE VISITANTES

5.1 Inauguración y clausura

El calendario de competición es diferente en función del tipo de evento deportivo.

En los Juegos Olímpicos, tras el pico de asistencia a la jornada de inauguración, la demanda es más estable, y sufre un descenso progresivo hasta la clausura de los mismos. En el caso de los Mundiales de Fútbol, son las semanas de la fase de grupos, donde hay un elevado número de partidos diarios, y llevan asociado un elevado volumen de público. Las semanas previas a la final son más variables en función de los países que lleguen a la final, y la proximidad al lugar de competición de estas regiones.

Como ocurre con los Juegos Olímpicos, las ceremonias de apertura y clausura o final son eventos clave de la competición y generalmente tienen una afluencia de asistentes importantes. En los Mundiales de Fútbol se estima que la afluencia a los estadios en estos eventos es en torno a un 20% mayor que en otros partidos en sedes de dimensiones similares. Por ello, deben tener un sistema de transportes reforzado estos días.

5.2 Tipología del evento.

Aunque la accesibilidad universal del transporte ha de garantizarse siempre, es importante tener en cuenta los clientes de la competición. En el caso de los Juegos Olímpicos, se celebran a continuación los Juegos Paraolímpicos, de menor repercusión en cuanto a número de visitantes, pero más exigente en cuanto a los criterios de accesibilidad universal. Por ello, deberá ponerse más hincapié en que el sistema de transporte sea accesible para todos los asistentes.

5.3 Sedes de competencia y entrenamiento

Por último, en los eventos deportivos como Juegos Olímpicos, o Mundiales de Fútbol, son igual de importantes las sedes de competencia como las sedes de entrenamiento. Estas sedes más pequeñas generan también demandas de movilidad, aunque más reducidas, por parte de deportistas, prensa, aficionados, etc. Es posible que estas sedes de entrenamiento no dispongan de una oferta adecuada de transporte público con el sistema de transporte habitual de la ciudad, por lo que será importante dotarlos de autobuses lanzadera desde puntos estratégicos de las diferentes ciudades, con unos horarios suficientes para que los asistentes tengan flexibilidad suficiente para acceder a dichas sedes.

6. ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE

6.1 La gestión de la movilidad

En el diseño y gestión de la estrategia de movilidad es necesaria la coordinación efectiva de todos los organismos y agentes implicados. El reparto de competencias entre distintas Administraciones suele hacer recomendable la creación de un comité específico para la gestión de la movilidad durante el evento. Entre las funciones de este comité pueden plantearse:

- La planificación, regulación, mejora y gestión de todas las formas de transporte durante la duración del evento.
- La planificación de la infraestructura para el transporte público realizadas con ocasión del evento.
- Planificación y coordinación de las medidas de gestión de circulación asociadas.
- La gestión de los contratos de transporte público de pasajeros y sus modificaciones temporales vinculadas al evento.
- El diseño, aprobación y gestión de la política tarifaria asociada al evento, así como la puesta en funcionamiento de la billética especial.
- Información a los usuarios.
- Seguimiento de la calidad de los servicios.

6.2 Acciones en los diferentes modos de transporte

6.2.1 Metro y Cercanías

El Metro y las Cercanías deben ser los modos de transporte prioritarios en este tipo de eventos. Se trata de modos de transporte de alta capacidad, rápidos, confiables y seguros en los casos en los que las sedes tienen acceso al mismo en las inmediaciones. En los casos en los que no sea así, será necesario complementar estos modos de transporte con un sistema de autobuses que alimente a la red de Metro o la red de Cercanías desde las ciudades.

6.2.2 Autobuses

Se intentarán respetar los horarios de los servicios habituales para interferir lo menos posible en la rutina de la población que residen en la ciudad o ciudades donde se están celebrando las competencias.

La flexibilidad que otorga el autobús, en cuanto a número de vehículos y creación de rutas nuevas debe aprovecharse para la implantación de un sistema de lanzaderas en los casos en los que la red de Metro no llegue a todas las sedes de competencia, y autobuses alimentadores a la red de transporte de Metro.

6.2.3 Bicicletas

En el caso de las bicicletas, su uso va a depender de muchos factores.

El factor principal será la existencia de una infraestructura ciclista amplia y segura junto con una cultura del usos de la bicicleta. También pueden tener incidencia las fechas de celebración de la competición y la climatología asociada a las mismas. Aunque la mayoría de las veces suelen celebrarse en época estival, esto no siempre es así. También pueden influir la orografía de la ciudad donde tenga lugar la competición, la existencia de un servicio de bicicleta pública o la existencia de empresas de alquiler de bicicletas. En cualquier caso, se deberán reservar espacios en las zonas próximas a las sedes para aparcar las mismas, y carriles reservados para bicicletas en el viario urbano.

6.2.4 Vehículo privado y carriles reservados

El vehículo privado debe reservarse para los tipos de usuarios en los que este tipo de transporte es necesario. Se asume que las autoridades accederán , en la mayoría de los casos, en vehículos oficiales con fuertes medidas de seguridad. Por ello, es necesario que el aparcamiento en las sedes de competencia y entrenamiento este fuertemente limitado, incluso prohibido, para el público general y los trabajadores.

Además, resulta especialmente importante no colapsar la ciudad por un aumento de tráfico en las inmediaciones ya que esta congestión compromete la llegada y circulación de los autobuses que llevan a los deportistas, personal técnico, y a todo el personal de trabajo necesario para el desarrollo de la competición.

Se puede plantear la reserva provisional de carriles específicos para transporte público, para el acceso de deportistas o para vehículos de autoridades.

6.2.5. Accesos peatonales y última milla

En el diseño de las sedes de competencia, se deben recoger un determinado número de espacios para los asistentes previstos considerando el aforo de cada una dichas sedes. Así cada una de las sedes debe contemplar zonas de:

- Drop on-drop off: zonas de embarque y desembarque de autobuses y taxis
- Bolsa de taxis: que permitan asegurar una oferta adecuada de este servicio cuando finalice la competición.
- Front of house: zonas libres en el entorno del estadio para la libre circulación de personas. En ella se suele instalar las fans zone, food trucks o zonas con espacios publicitarios con sponsors de la competición.
- Back of house: zonas en la parte trasera del estadio para prensa, broadcasting, salas VIP, otros.

Además, se deben diseñar itinerarios peatonales desde las estaciones próximas y zonas de drop on-drop off hasta el recinto de la sede de competencia. Estos itinerarios deben ser seguros para el peatón y con la señalética específica de la competición.

Desde el punto de vista de la seguridad, también es importante guiar a los asistentes hasta el perímetro y zona de front of house.

Se deben crear mapas de última milla, que pueden ser descargados y consultados por los espectadores. En las áreas de drop off y drop on conviene que haya voluntarios repartiendo estos mapas que faciliten el conocimiento del entorno, o desde las estaciones de Metro y Cercanías más próximas.

6.2.6 Sistemas Park&Ride

En la medida de lo posible, y con la finalidad de limitar el uso del vehículo privado en las inmediaciones de las sedes de competencia y entrenamiento, otra de las medidas a implantar es la implantación de sistemas Park&Ride en puntos estratégicos de la ciudad o en las proximidades de las estaciones de la red de Metro.

6.2.7 Sistema de tarifas. Billete único

Como se ha comentado anteriormente, en este tipo de eventos es habitual que el billete de transporte público se facilite con la entrada al evento y que tenga validez variable, normalmente cubriendo desde un día antes del evento hasta el mismo día en el que se tenga entrada. Esto favorece que los asistentes, desde el momento en el que llegan a la ciudad a las estaciones de tren o aeropuerto, usen el transporte público.

6.3 Información al usuario

Es necesario crear un plan de comunicación sobre la movilidad para dar a conocer las posibilidades del sistema a los visitantes y que dar a conocer a los residentes las modificaciones implantadas con motivo de la celebración del evento deportivo.

El plan debe incluir una página web que centralice toda la información señalada anteriormente.

También puede contemplarse el despliegue de voluntarios en puntos clave (aeropuerto, estaciones, proximidades del estadio) con dispositivos móviles para que puedan dar respuesta a las consultas de transporte realizadas por los usuarios.

El plan de comunicación debe tratar de informar a los usuarios de la importancia de iniciar el viaje con tiempo, para poder disfrutar de las actividades que se ofrecerán en los alrededores del estadio (música, deportes, actividades culturales, etc.). Esto permitirá una mejor gestión de la demanda en momentos clave antes del inicio de los partidos, evitando el colapso del sistema de transporte.

6.3.1 Llegadas y salidas al país

Los grandes eventos deportivos atraen participantes, periodistas y espectadores de todo el planeta. Un aspecto a analizar es la capacidad de las infraestructuras de transporte de entrada al país anfitrión, en especial los aeropuertos y su conexión con las ciudades.

En grandes ciudades con aeropuertos internacionales importantes o en países con una fuerte oferta turística, como España, Italia o Francia, la capacidad de acogida de los aeropuertos no suele ser un problema. Además, en Europa, la proximidad entre países permite diversificar los modos de entrada al posible país anfitrión.

En otros casos puede ser necesario analizar la capacidad de estas infraestructuras y, sobre todo, reforzar la oferta de transporte entre las terminales aéreas y las ciudades destino de los visitantes.

7. LEGADO Y BUENAS PRÁCTICAS

7.1 Legado

A la hora de elegir una ciudad anfitriona para un gran evento deportivo, una de las condicionantes es, entre otras, el legado que le puede traer la celebración de la competición a la ciudad. En algunos casos, la utilización posterior de la infraestructura deportiva es importante, pero resulta igual de importante dotar a la ciudad de una buena experiencia en el sistema de transporte y aprovechar el desarrollo de la competición para implementar medidas que hagan que una vez la competición finalice, siga siendo el modo elegido por la población residente, en caso de que no lo sea antes de la competición.

Por ello, es importante dotar al sistema de transporte de un aporte presupuestario suficiente que permita el desarrollo de la competición de forma segura y exitosa como hemos mencionado anteriormente, y que permita desarrollar medidas que, si bien son necesarias para la ciudad, la celebración de la competición en la misma las acelera.

7.2 Medidas temporales limitadas

Por el contrario, deberá limitarse el número de medidas que sean necesarias para el desarrollo de la competición, pero no encajen con la configuración de ciudad y no sean necesarias una vez finalizada la misma, con el objetivo de no incurrir en un coste que posteriormente no tendrá un legado definido.