

Joaquin Juan-Dalac Fernández

Socio Director

es.linkedin.com/in/jjdalac/
jjdalac@thinkandmove.net

La mejora de la movilidad urbana en plena crisis: un desafío extremo

1. ¿Qué significa mejora de la movilidad?

En el marco de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, debemos entender que la movilidad urbana no es una cuestión estática, si no un proceso continuo en el que se concilian las demandas crecientes de acceso y movilidad con los intereses de la sociedad para la preservación del medio urbano y el uso sostenible de los recursos limitados.

Mejorar la movilidad exige por lo tanto crecer progresivamente en las tres dimensiones propias del desarrollo sostenible y que podemos enunciar en los siguientes términos:

- **económico:** satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad, promoviendo el desarrollo y la competitividad
- **social:** proporcionar unas adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los recursos, bienes y servicios, favoreciendo la equidad social y territorial
- **ambiental:** proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos, contribuyendo a optimizar y sustituir los recursos escasos

Los esfuerzos de las administraciones y empresarios para mejorar la movilidad en nuestras ciudades se han centrado, casi de forma generalizada, en políticas de reducción del uso del automóvil, potenciación del transporte público y promoción de modos alternativos no motorizados (andando, bicicleta).

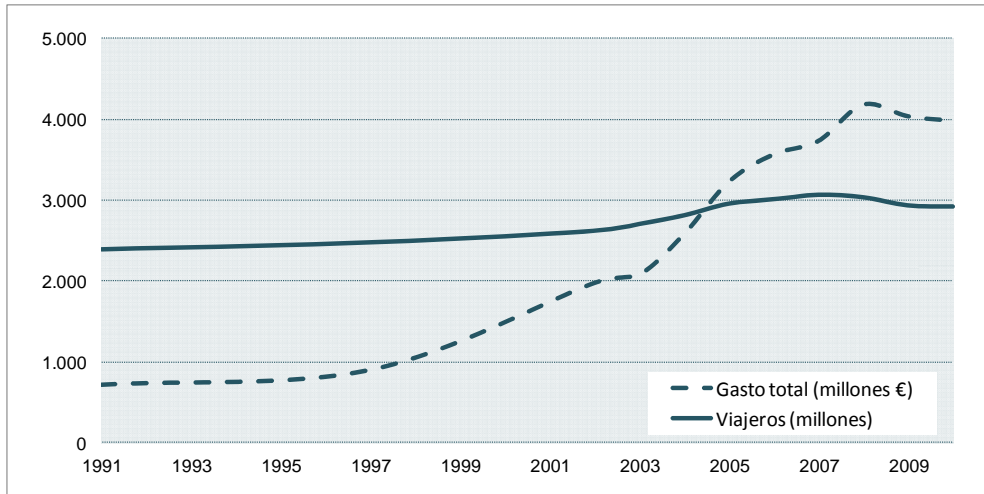
Sin embargo la aplicación de estas políticas ha dando frutos desiguales porque no se ha tenido en cuenta aspectos básicos como la vinculación de la movilidad con el escaso espacio público donde se desenvuelve y la organización del territorio que origina los flujos de desplazamiento.

Es cierto que sobre estos elementos la capacidad de maniobra es limitada porque son piezas pre-existentes cuya modificación requiere intervenciones en el medio y largo plazo. Sin embargo, existen dos palancas para lograr una mejora de la movilidad que en ocasiones no adquieren el protagonismo que les corresponde:

- Limitar los recursos dedicados a las acciones según la eficacia esperada
- Incidir proactivamente en la modificación cultural de los hábitos de movilidad

Como expresión de la falta de proporcionalidad recurso-eficacia, podemos observar la evolución de la oferta y demanda de transporte público urbano, cuyo desequilibrio financiero (déficit de tarifa) es creciente y se sitúa cerca de 1.000 MEUR / año.

Figura 1. Evolución de la demanda y oferta de transporte público urbano en España



Los datos ponen de manifiesto que el aumento de recursos destinados al sistema (renovación flota, modernización paradas, mejora de instalaciones intermodales, nuevos servicios de información y acceso a internet) han aumentado sustancialmente la calidad del servicio pero no la demanda de viajeros.

En este artículo pretendemos centrarnos en el segundo factor, aquél referido a las actitudes de la población ante la movilidad urbana, explorando sus expectativas respecto de diferentes medidas y políticas, con el fin de identificar estrategias eficaces para mejorar la movilidad. Para ello nos apoyaremos sobre las investigaciones y estadísticas más recientes publicadas en la UE, observando la situación de la movilidad en España tanto de forma aislada como en el contexto de los países europeos.

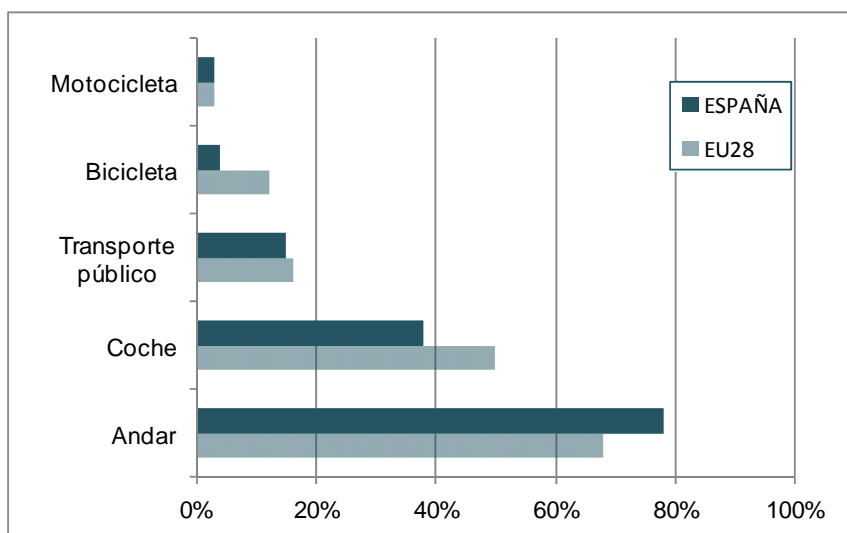
2. La movilidad urbana y el papel del transporte público

La ratio de movilidad urbana se sitúa entre 2 y 3 desplazamientos por persona en un día laborable, valor que depende en buena medida del tamaño de la población con movilidad recurrente (trabajo, estudio) y del tamaño de la población que no se desplaza de forma habitual. Al analizar el uso de cada modo de desplazamiento, observamos algunas pautas similares entre España y Europa así como algunos contrastes:

- El uso habitual del transporte público entre la población española se sitúa cerca de la media europea (15 vs 16%).
- La bicicleta es todavía un modo de desplazamiento minoritario en España mientras que en Europa ocupa un lugar significativo (4 vs 12%).

- El uso habitual del automóvil entre los españoles es significativamente inferior al conjunto europeo (38 vs 50%)
- La movilidad peatonal en España es sensiblemente superior a la media europea (75 vs 65%)

Figura 2. Uso habitual de los distintos modos de desplazamiento urbano (% población país)



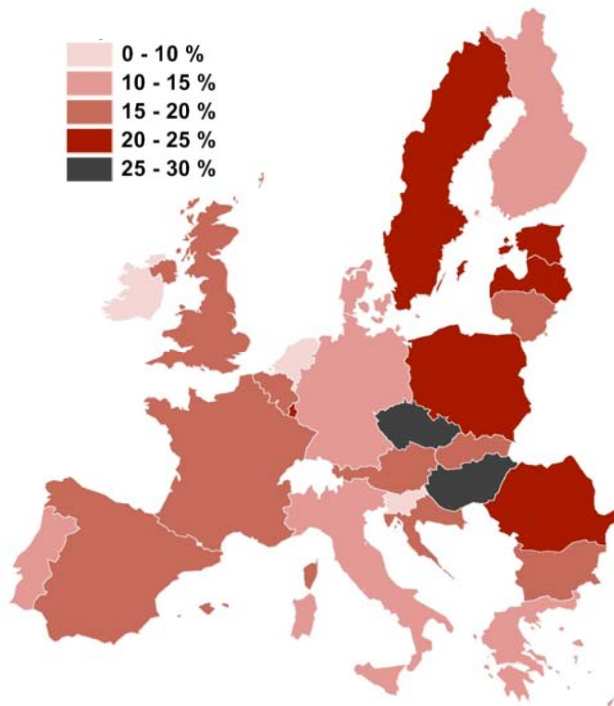
Las circunstancias que explicarían estas diferencias obedecen a razones como:

- nuestra mejor climatología,
- una cultura más propicia a estar, caminar y socializar en la calle y
- menor nivel de renta que determinados países centrales.

Históricamente hemos pensado que nuestra movilidad estaba más motorizada que algunos países considerados ejemplares, atribuyendo a muchos países europeos, especialmente del Centro y Norte del continente, una posición paradigmática en la movilidad urbana.

Centrándonos en el transporte público urbano, observamos niveles similares de uso entre numerosos países. Nos debemos preguntar si estos patrones responden a que estén aplicándose políticas parecidas sobre tarificación, integración, modernización, etc.

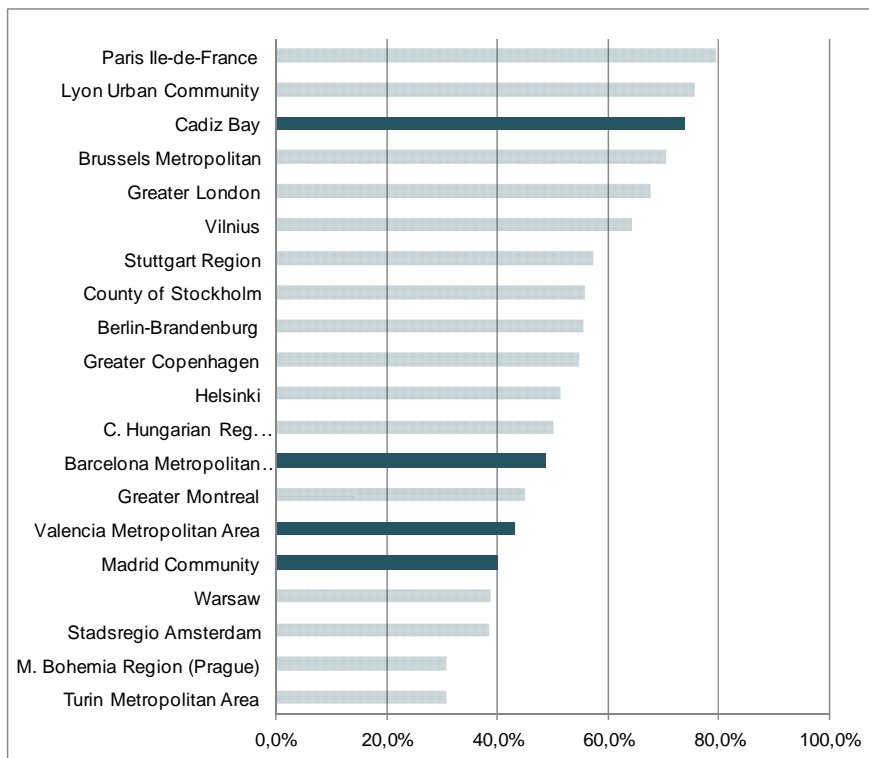
Figura 3. Uso del transporte público al menos 1 vez / día (% población país)



Es evidente que no. En efecto, si observamos los datos de cobertura financiera del transporte público (ingresos totales / costes totales) identificamos áreas urbanas con niveles bajos (30-40%) en ciudades como Praga, Turín y Varsovia. En el extremo opuesto, conurbaciones con un nivel alto de cobertura (70-80%) son Lyon, París, Cádiz y Bruselas.

Ciudades con una tarificación de alto incentivo presentan una cobertura financiera baja pero de ello no se deduce que estén logrando una cuota modal más alta que otras ciudades con tarifas más elevadas. Distintas experiencias muestran que se están logrando aceptables niveles de demanda con ambas políticas tarifarias.

¿Estas semejanzas en la cuota modal estarían indicando que el transporte público ha alcanzado un techo en estos países? En consecuencia ¿Las políticas de potenciación y estímulo no van a lograr un aumento de la demanda?

Figura 4. Cobertura financiera del transporte público (% Ingresos comerciales / Costes totales operación)

3. La percepción ciudadana de los problemas derivados de la movilidad

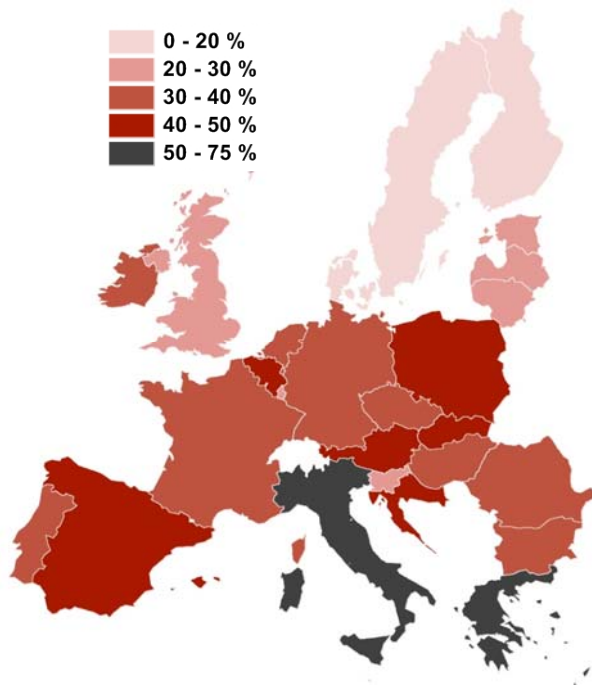
Entre los ciudadanos europeos, existe una percepción muy diversa sobre la frecuencia con la que encuentran dificultades de desplazamiento.

Entorno a 45% de los ciudadanos españoles declara que encuentra dificultades frecuentes para acceder a los destinos habituales (trabajo, estudio, comercio) mientras que la media EU28 se sitúa 10 puntos por debajo.

Los ciudadanos de países nórdicos expresan una preocupación menor por los problemas asociados a la movilidad urbana, mientras que en algunos países del centro y sur de Europa esta preocupación afecta al 50% de la población.

Como ya hemos avanzado en este artículo, estas diferencias encuentran su explicación en circunstancias estructurales (rígidas) como la densidad y distribución de los usos del suelo y la escasez de espacio público que impide asignar a cada modo de desplazamiento un espacio adecuado.

Figura 5. Percepción de problemas o dificultades de accesibilidad a destino (% población país)

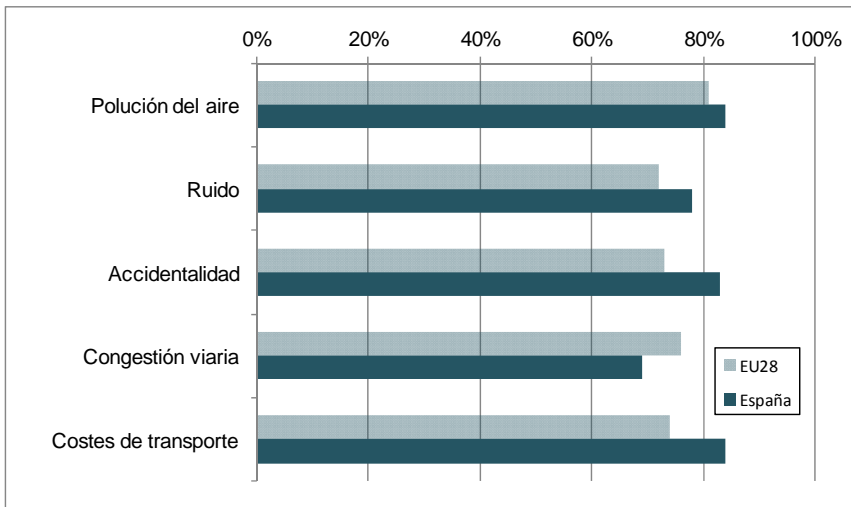


¿Qué consecuencias negativas tienen estas dificultades de acceso? Es bien sabido que la movilidad manifiesta sus efectos sobre la ciudad en dos niveles. Un primer nivel denominado funcional (congestión y costes de transporte) y un segundo que agrupa las externalidades (contaminación, accidentalidad).

Sobre la base de los datos disponibles, podemos afirmar que España valora como un problema importante el deterioro de la movilidad y de la vida urbana (calidad del aire, seguridad) en mayor medida que el conjunto EU28.

De entre los efectos y consecuencias asociadas a la movilidad urbana, quisiéramos destacar el peso concedido a los costes de transporte (combustible, aparcamiento, billete transporte, etc.), posiblemente una de las mayores preocupaciones de los ciudadanos. Tengamos en cuenta que en una ciudad española, el gasto familiar en transporte se sitúa entorno a 3.320 €/ año, más del 10% del gasto familiar total.

Figura 6. Relevancia de los efectos y externalidades asociados a la movilidad (% población país)



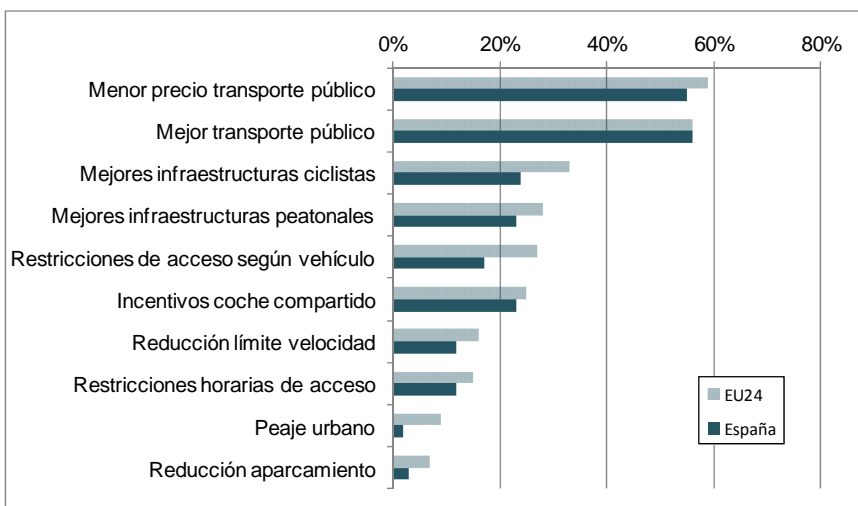
4. La disposición de los ciudadanos ante diferentes estrategias de actuación

Las políticas más respaldadas por los ciudadanos giran entorno al transporte público (mejor oferta y menor precio), con un apoyo superior al 50% tanto en España como a escala EU28.

Las políticas centradas en promover la movilidad a pie y en bici reciben un apoyo cifrado entre 20 y 30%, niveles similares a los de otras medidas como incentivos al coche de alta ocupación. Contrasta, sin embargo, la escasa valoración de políticas restrictivas como control de accesos, reducción de la velocidad o reducción de la capacidad de aparcamiento.

La conciencia sobre el papel de los ciudadanos para cambiar o contribuir a mejorar la movilidad es un valor reconocido tanto por españoles como europeos (32-34 % de respaldo). La implicación de las autoridades y administraciones públicas se considera siempre relevante, con niveles de respaldo situados entre 20 y 50%, aproximadamente.

Figura 7. Preferencia sobre políticas y medidas para la mejora de la movilidad (% población país)



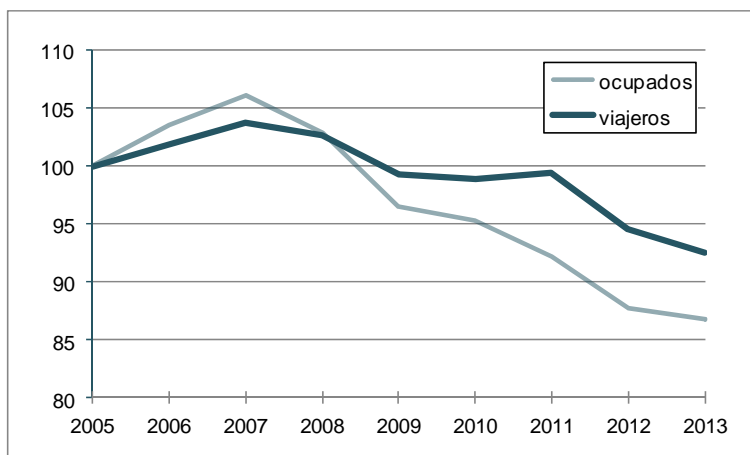
5. Conclusiones y recomendaciones para mejorar la movilidad urbana

Los datos expuestos en este artículo nos han ayudado a mostrar una realidad desde nuevas perspectivas, realidad siempre compleja y multi-disciplinar. Ahora bien, lograr una mejora de la movilidad comporta utilizar esta información de forma adecuada, enfocando las soluciones hacia objetivos posibles y asequibles.

Contribuyendo a este propósito presentamos un conjunto de ideas-fuerza tratando de ser co-generadores de un nuevo paradigma de movilidad urbana.

- **La urgencia de actuar es incuestionable.** La crisis económica está provocando efectos cruzados: menor movilidad urbana y, a su vez, sustitución de desplazamientos en automóvil por transporte público, lo que explicaría que la caída de demanda no haya sido tan pronunciada como el empleo, aunque sigue apuntando hacia una pérdida mayor y de difícil estabilización.

Figura 8. Evolución del empleo y la demanda de transporte público urbano (España, 2005 = base 100)



- **Saber priorizar.** En una época de fuerte restricción financiera para las administraciones locales, deberían priorizarse aquellas acciones con resultados contrastados (medidos), que puedan ser reconocidas como experiencias de éxito y aplicables a la ciudad.
- **Autofinanciar debe ser una exigencia.** Las acciones deberían tender a reducir las necesidades de financiación del sistema de transporte, bien generando ingresos adicionales o bien reduciendo el gasto de operación.
- **Actuar desde una perspectiva cultural.** Las acciones orientadas a modificar los patrones de movilidad de las personas son una clave esencial para lograr cambios modales apreciables, en particular para sustituir el uso individual del automóvil por modos de desplazamiento más eficientes desde la perspectiva de espacio ocupado, energía consumida, contaminación causada, etc.

- **Hacia la logística de la movilidad.** Una orientación de las políticas urbanas así concebidas permitiría superar el desencuentro entre las acciones públicas y la respuesta de la sociedad, logrando un nuevo paradigma que podemos denominar logística de la movilidad, es decir, proporcionar a las personas condiciones y medios para dar unidad completa a su movilidad, minimizando tiempo, coste y externalidades.
- **Estimular.** Las políticas de promoción, estímulo e incentivo, sobre el transporte público y otras alternativas no motorizadas (andando, bicicleta) tienen mejor acogida social que las de carácter restrictivo o coercitivo.
- **El papel de los operadores.** Los operadores de transporte público deberían tomar la iniciativa en este proceso de cambio y mejora, adoptando una función más próxima a la planificación y gestión urbana, más allá de su papel de prestador de servicios públicos. Un operador multimodal.
- **Alianza público-privada.** El éxito de este nuevo paradigma se basa por tanto en empresarios impulsores de iniciativas y administraciones públicas orientadas a la eficiencia, activando pequeños proyectos de demostración que logren resultados tangibles en el corto plazo.

Fuentes y referencias bibliográficas

Estrategia Española de Movilidad Sostenible, Gobierno de España (2009)

Eurobarómetro Especial 406, Comisión Europea (2013)

Liquidación presupuestaria administraciones locales, Ministerio de Hacienda (Varios años)

Estadística de población, empleo y viajeros transporte público urbano, INE (Varios años)

Barómetro del transporte público en las principales áreas metropolitanas de Europa, EMTA (2009)

Encuesta de presupuestos familiares, INE (2012)