

**Joaquín Juan-Dalac Fernández**

Socio Director

[es.linkedin.com/in/jjdalac/](https://es.linkedin.com/in/jjdalac/)  
[jjdalac@thinkandmove.net](mailto:jjdalac@thinkandmove.net)

## ¿Es posible mejorar la movilidad en ciudades pequeñas y medianas?

### Grandes números sobre movilidad sostenible

España es un país vertebrado sobre la base de ciudades medianas, especialmente en los espacios costeros y en determinadas áreas interiores de gran dinamismo. Las grandes urbes sin duda juegan un papel esencial para promover la actividad social y económica, actuando como soporte de las ciudades medianas.

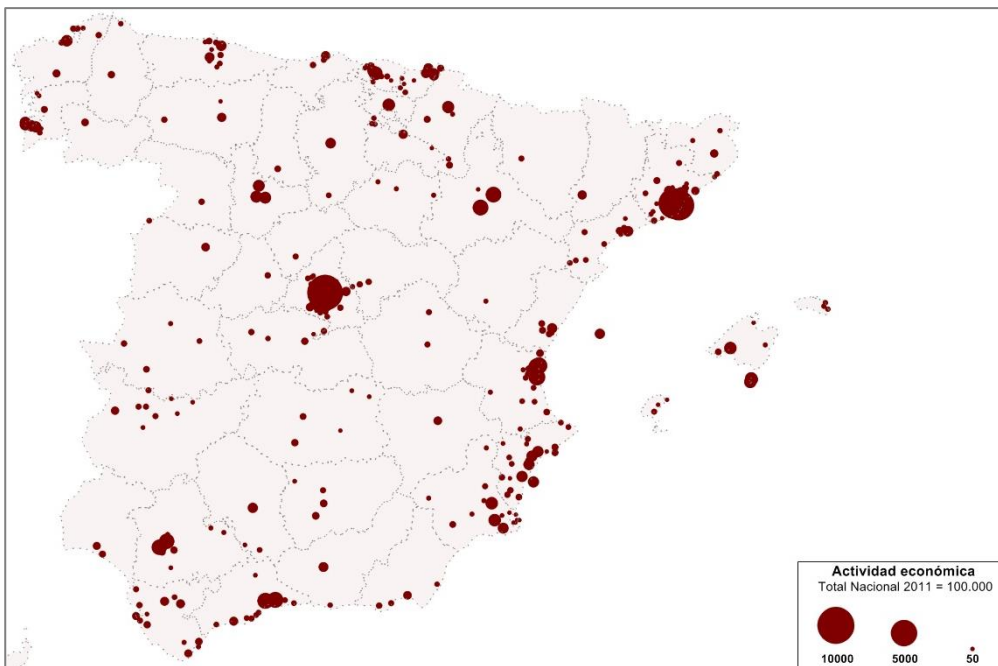


Fig. 1 Nivel de actividad económica

Fuente Elaboración propia a partir de Anuario Estadístico de la Caixa.

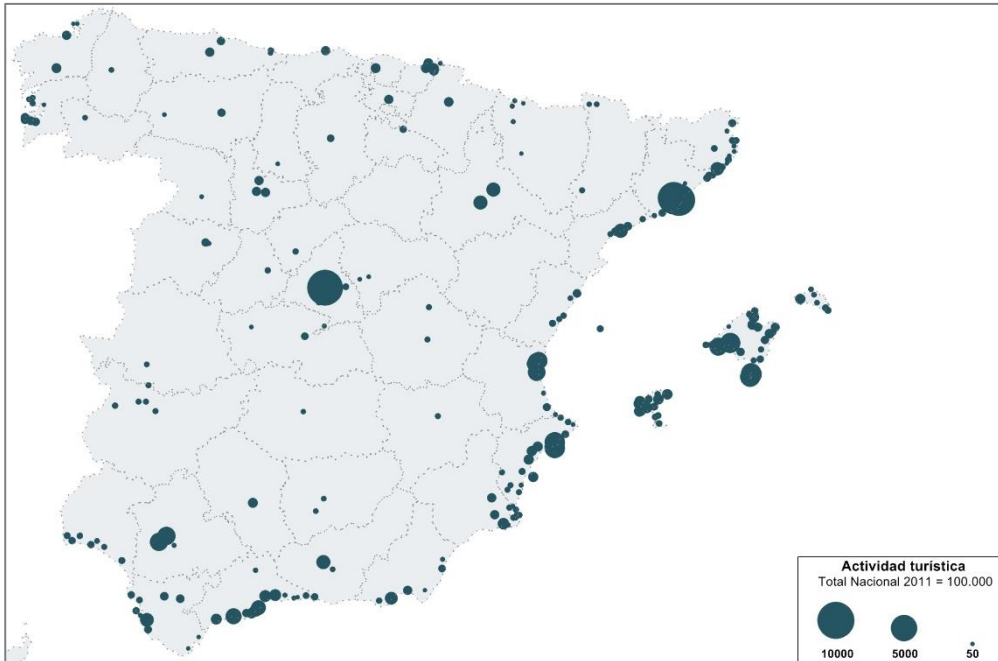


Fig. 2 Nivel de actividad turística

Fuente Elaboración propia a partir de Anuario Estadístico de la Caixa.

Es evidente que las grandes ciudades presentan niveles de movilidad mucho más elevados y se entiende, por ello, que las estrategias más avanzadas para lograr una movilidad eficiente, equilibrada y responsable hayan sido desarrolladas en estos ámbitos.

Estrategias implantadas mediante el apoyo de la industria como sistemas inteligentes de ayuda al transporte colectivo, intercambiadores, control de accesos, zonas ambientalmente protegidas, soluciones de movilidad compartida, entre otras.

Posiblemente los esfuerzos de las administraciones públicas y de la industria se hayan concentrado en las ciudades de mayor envergadura para atender, como decíamos, problemáticas de gran dimensión y complejidad donde la urgencia de actuar es imperiosa, permitiendo además que la industria del sector desarrolle soluciones que requieren inversiones notables.

Sin embargo, en las ciudades medianas existe una problemática específica de movilidad que reclama atención, siendo todo un reto para la industria proporcionar soluciones adaptadas a una escala y complejidad menores que las registradas en grandes ciudades.

Un estímulo para recorrer este camino es observar los grandes números sobre la movilidad sostenible en España para comprender la situación actual.

### Un territorio con diferentes formas y concentraciones

El litoral español constituye un gran sistema de asentamientos urbanos en los que coexisten las grandes ciudades con otras de tamaño mediano, formando un ecosistema muy vinculado a la actividad marítimo-portuaria y a la industria turística.

Sin embargo, las regiones interiores son más irregulares, particularmente las de la meseta Norte, dominadas por capitales de provincia y extensas zonas rurales de baja población. En la meseta Sur encontramos espacios más equilibrados territorialmente, en los que las ciudades medianas y pequeñas juegan un papel clave para articular el territorio.

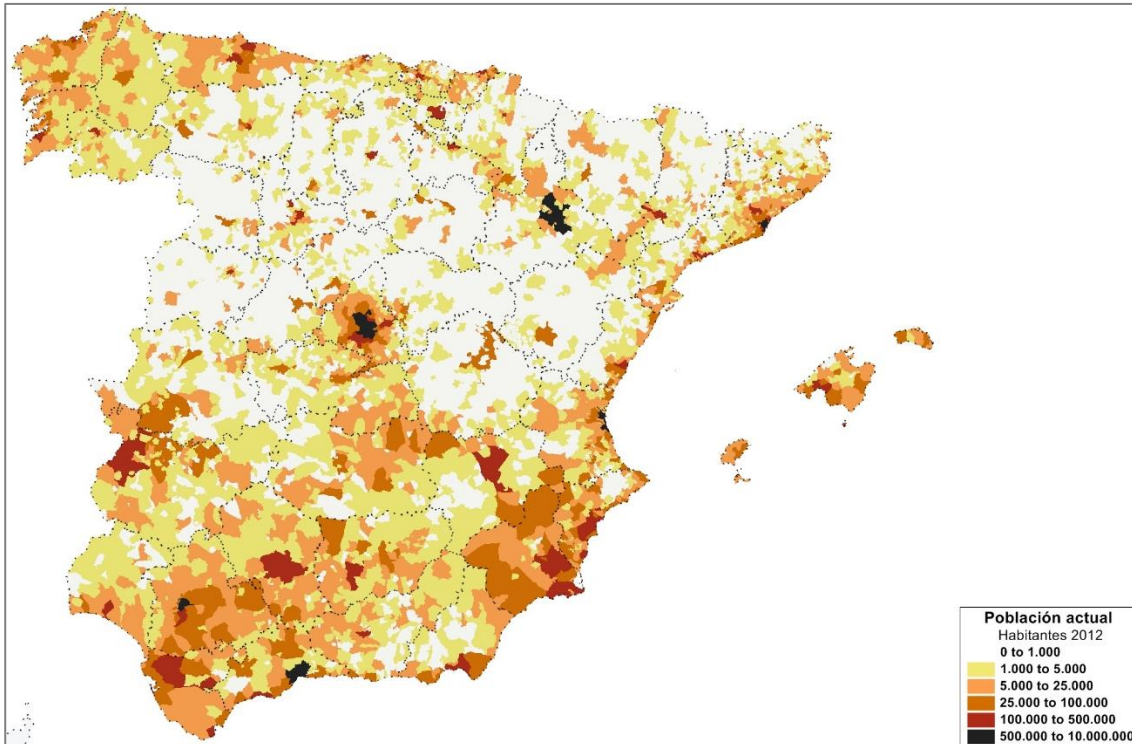


Fig. 3 Población

Fuente Elaboración propia a partir de datos INE

Podemos clasificar los 8.124 municipios españoles en grandes grupos según su tamaño, de modo que obtenemos:

- Menores de 10.000 Hab      7.368 → 90,7 %
- 10.000 – 100.000 Hab      693 → 8,5 %
- Mayores de 100.000 Hab      63 → 0,8 %

Desde estos datos se comprende la gran oportunidad para desplegar estrategias y soluciones de movilidad en España, con un objetivo de 693 ciudades de tamaño mediano.

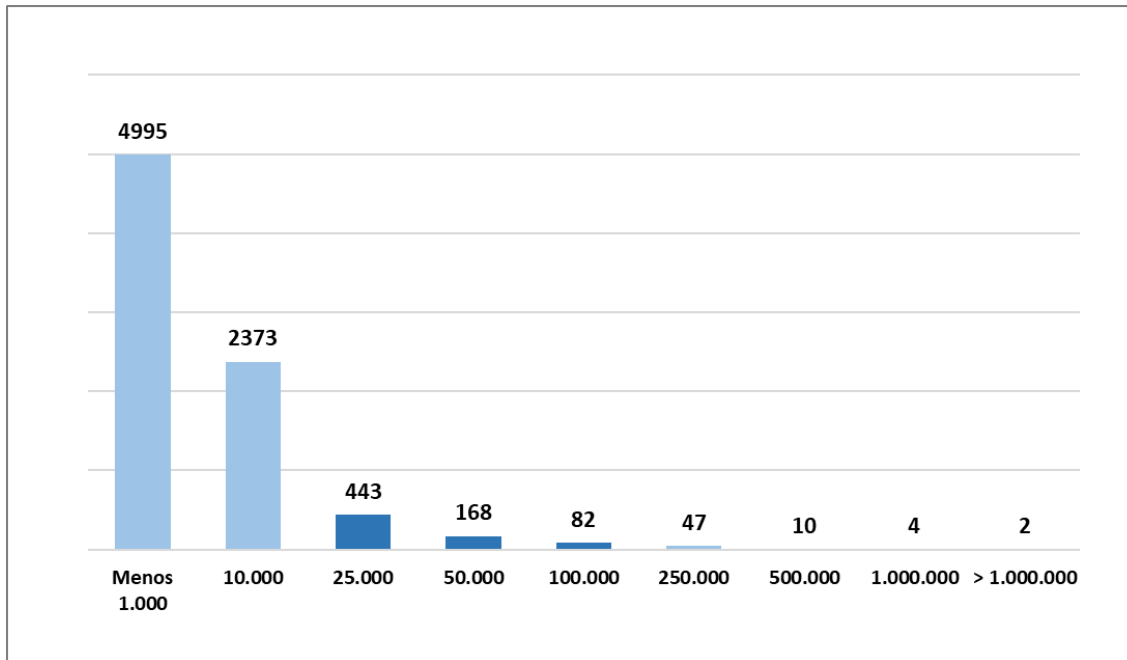


Fig. 4 Número de municipios en función del tamaño

Fuente Elaboración propia a partir de datos INE

### Reflejo en las modalidades de desplazamiento y las externalidades

Según estimaciones propias basadas sobre datos de diferentes municipios españoles, la cuota del automóvil es más baja en las grandes ciudades respecto de las ciudades medianas, aunque pudiera intuirse un valor contrario dado que las distancias de desplazamiento son mayores.

No obstante, en las ciudades de mayor tamaño existen mayores restricciones de acceso a los centros urbanos, una intensa regulación del aparcamiento en la vía pública y, por el lado de la oferta, un alto nivel de servicio de transporte público medido en términos de dotación por superficie, conectividad, incentivos a la demanda, etc.

En consecuencia, la cuota del transporte público es relativamente elevada en las grandes ciudades pero decrece conforme las urbes tienen menor dimensión.

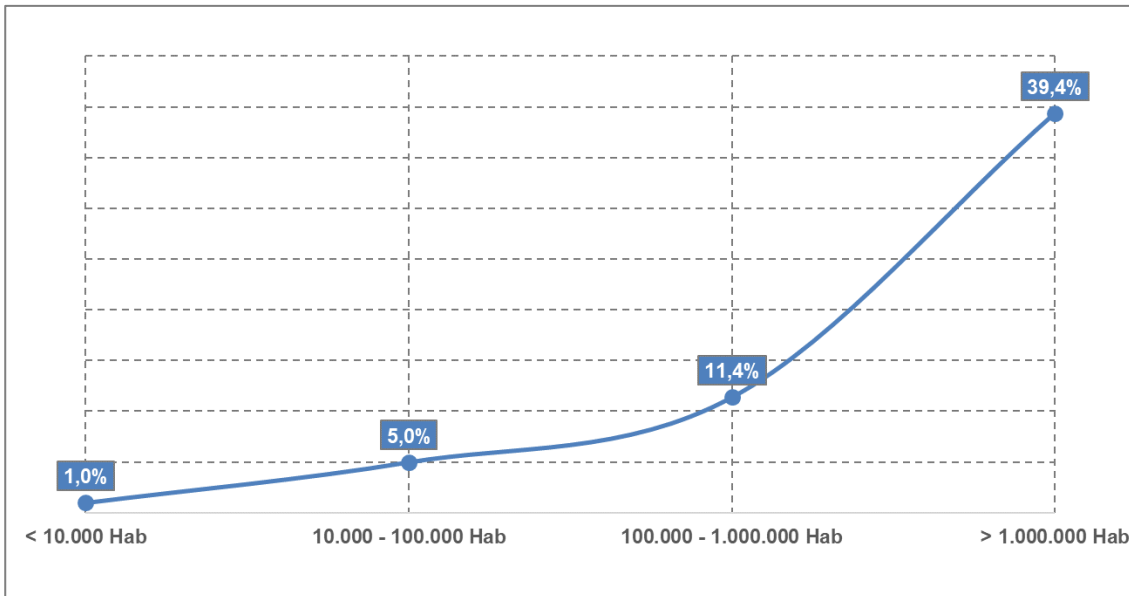


Fig. 5 Cuota del transporte público en la movilidad urbana. Media Nacional.

Fuente Elaboración propia a partir de modelo macroscópico de movilidad urbana desarrollado por THINK & MOVE

Como consecuencia de los niveles de movilidad en función del tamaño de población y la participación de los principales modos de desplazamiento, se desprende que las ciudades de tamaño mediano representan un 38% del total nacional, mientras que las grandes ciudades suman un 18%.

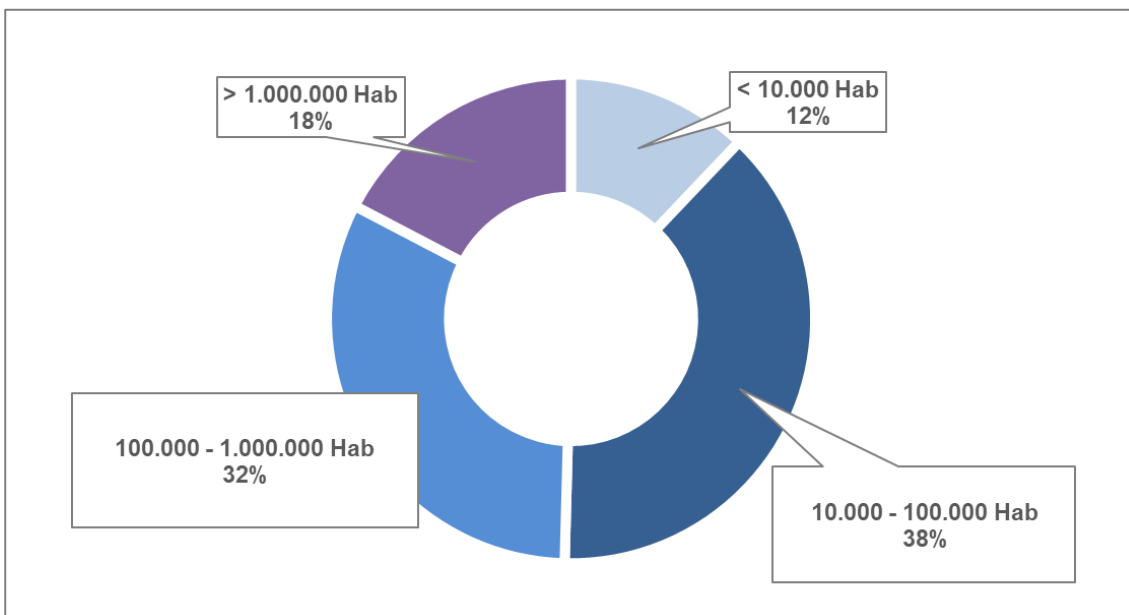


Fig. 6 Contribución de los municipios al consumo energético y contaminación Total Nacional.

Fuente Elaboración propia a partir de modelo macroscópico de movilidad urbana desarrollado por THINK & MOVE

Si nos fijamos en la percepción ciudadana a nivel UE sobre la problemática de la movilidad urbana actual, observamos que en las ciudades medianas un 70-80% de los residentes califican como importante los principales efectos negativos de la movilidad, nivel muy similar a la respuesta observada en las grandes ciudades, que oscila entre 75 y 84%.

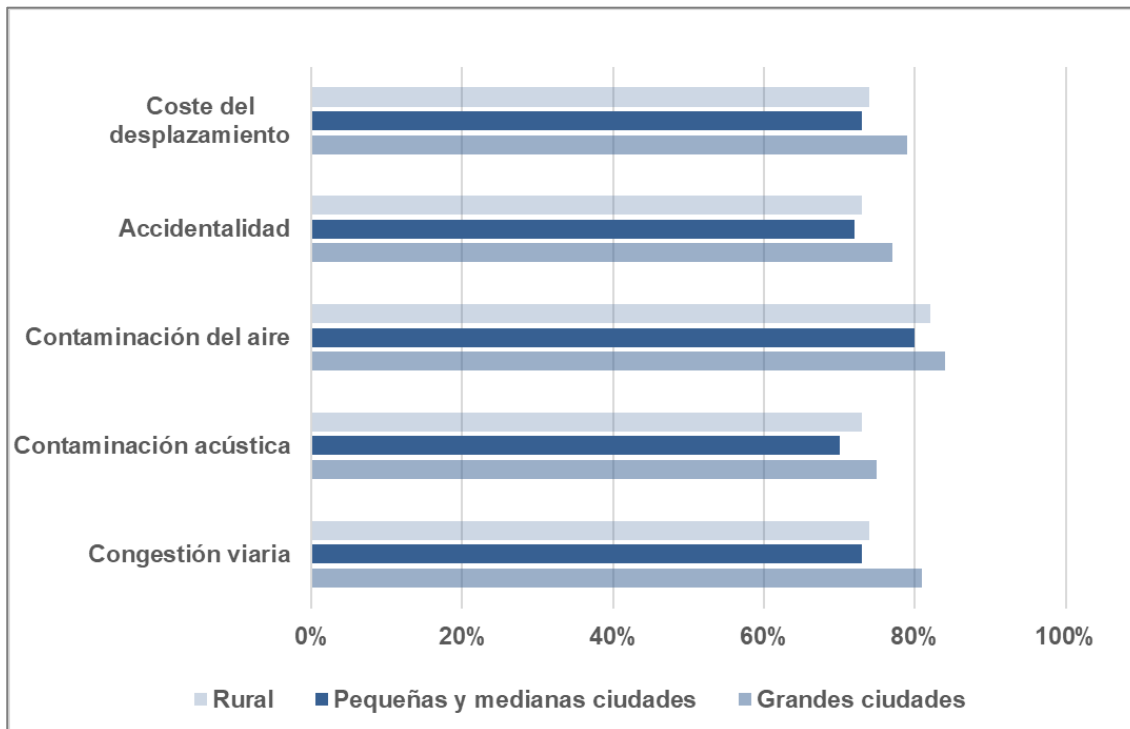


Fig. 7 Ciudadanos (% respecto segmento de ciudad) que consideran importante determinados efectos negativos de la movilidad urbana. Media UE

Fuente: Elaboración propia a partir de Special Eurobarometer 406 Attitudes Of Europeans Towards Urban Mobility

Si examinamos la estadística UE relativa a la eficacia de determinadas medidas para mejorar la movilidad urbana, puede concluirse que en las ciudades medianas las estrategias de regulación de la demanda de automóvil alcanzan cotas situadas entre 45 y 70%, a penas 5 puntos por debajo de los valores obtenidos para grandes ciudades.

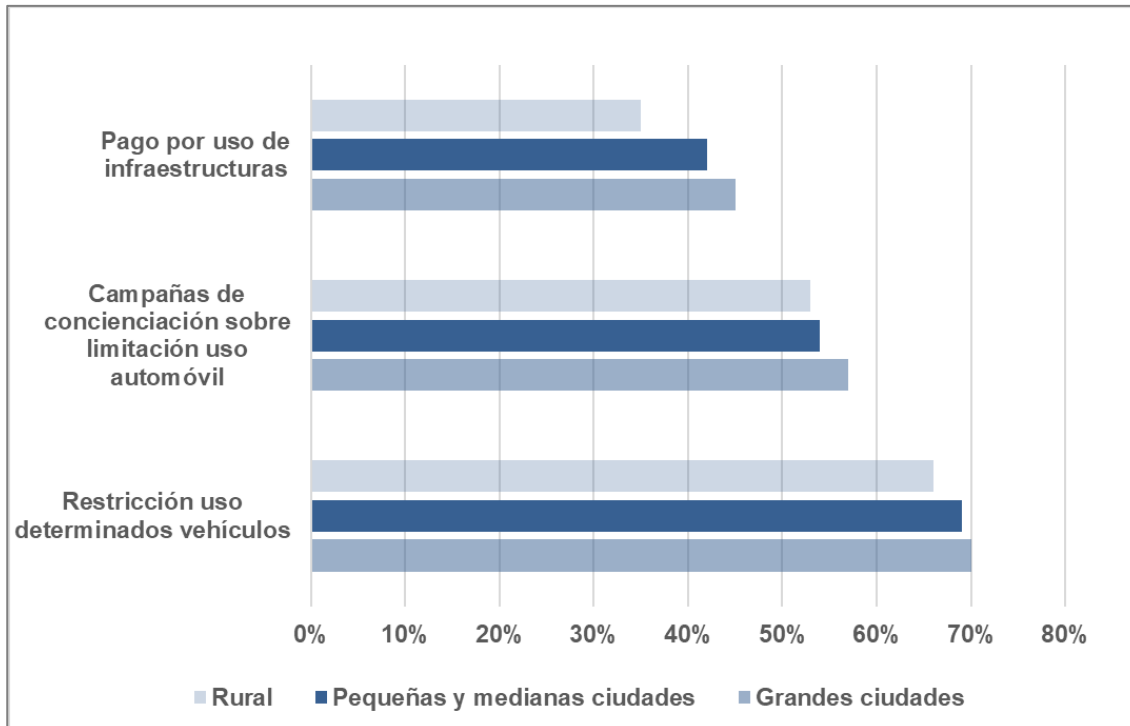


Fig. 8 Ciudadanos (% respecto segmento de ciudad) que consideran efectivas determinadas medidas para la mejora de la movilidad urbana. Media UE.

Fuente: Elaboración propia a partir de Special Eurobarometer 406 Attitudes Of Europeans Towards Urban Mobility

### Oportunidades que se abren

Los actores que ostentan responsabilidades en los sistemas de movilidad urbana deberían refocalizar sus esfuerzos hacia las ciudades de tamaño mediano, ciudades que vertebran el territorio y colaboran activamente en el desarrollo social y económico de España.

En este sentido, existe una ventana de oportunidad para desplegar soluciones de movilidad en ciudades de escala mediana que, a nuestro juicio, deberían reunir cuatro virtudes:

- **Financieramente asumibles**, considerando los limitados recursos de las administraciones locales pero integrando la capacidad de cooperación que ofrece la iniciativa privada
- **Socialmente inclusivas**, para garantizar que las capas de población de edad más avanzada, dependiente o con dificultades de movilidad, puedan acceder a los recursos básicos necesarios
- **Ambientalmente ganadoras**, procurando una reducción significativa de las externalidades del transporte sobre la calidad del aire
- **Económicamente dinamizadoras**, facilitando el desarrollo del tejido empresarial caracterizado por una componente importante de comercio, servicios y turismo