



Spain

Ciudad y Movilidad



Ciudad y Movilidad

1. La calidad de vida en las ciudades

La concentración de la población en los grandes núcleos urbanos es una realidad cada vez más patente, siendo ya las ciudades, el hogar de más del 55% de la población mundial. Esta tendencia se acentúa especialmente en Europa, siendo las ciudades los centros neurálgicos.

La mejora de la calidad de vida en nuestras ciudades hace que la reducción de la necesidad y tiempo empleado en los desplazamientos en ellas, sea uno de nuestros grandes retos. Al mismo tiempo, el transporte supone una de las mayores fuentes de contaminación atmosférica y acústica, consecuentemente la introducción de modos de transporte libres de carbono mejorará el medio en el que vivimos.

1.1 El diseño

El diseño y planificación integrada de las ciudades tiene un impacto directo en la calidad de vida de sus habitantes, por lo que un diseño urbano enfocado a la reducción de la movilidad con criterios de proximidad, basado en la diversidad de usos, en el control de los efectos de la suburbanización de las actividades y de los monocultivos de baja densidad contribuirán a una mayor inclusión social, reducirán las necesidades de movilidad y evitarán la polarización urbana.

1.2 Las necesidades de accesibilidad

Las necesidades de accesibilidad y por ende de transporte demandan unas infraestructuras que conforman y estructuran nuestras ciudades, por lo que entender y optimizar estas dinámicas impactará de forma directa sobre sus ciudadanos; siempre atendiendo a una accesibilidad basada en la movilidad sostenible ambiental, económica y social.

El transporte público guiado como las cercanías y metro contribuyen a la movilidad de grandes volúmenes de población con una baja incidencia ambiental. Los carriles especializados priorizarán el transporte público frente al vehículo privado, acercando la población de la periferia a los intercambiadores de transporte.

1.3 La calidad del aire

La degradación de la calidad del aire se hace patente en todas las mediciones actuales de la OMS. La reducción de las necesidades de uso de vehículos motorizados, la sustitución de los vehículos de combustión por vehículos eléctricos o de hidrógeno, junto con la promoción de la bicicleta y de los viajes andando permitirá paliar en gran medida estos efectos nocivos.

1.4 Los niveles de ruido

Por otro lado, el nivel de ruido se ve también directamente impactado por los vehículos de combustión. Los efectos nocivos sobre la salud por el alto nivel de ruido existente actualmente se verán reducidos por la sustitución de estos vehículos. Al mismo tiempo una reducción importante de las necesidades de desplazamiento, contribuiría a una reducción de la congestión y del espacio necesario para el transporte mecanizado, ayudando a crear áreas libres de ruido.

1.5 La recuperación de los espacios públicos

La reducción del espacio público dedicado a los vehículos y su recuperación como espacio de relación para el peatón y los medios blando, posibilitará una mejor interacción social e identidad de barrio. La creación de nuevas plazas, bulevares e itinerarios peatonales y ciclistas entre otros o corredores verdes, contribuirán a mejorar la salud de los ciudadanos.

2. La planificación urbana

El fortalecimiento del transporte público y la reducción del automóvil en propiedad, conducirán a comportamientos más sostenibles, creando nuevas oportunidades de negocio y entornos de emprendimiento dentro de un sistema más colaborativo basado en la apertura, la innovación y la transparencia. Una mayor participación, con una visión holística, conducirá a unas ciudades más habitables, inteligentes y sostenibles en definitiva una mayor calidad de vida.

2.1 Una visión integrada

Para lograr esta transformación de la movilidad es imprescindible que exista una estrategia de planificación integrada a largo plazo (TODs) que gestione de forma armónica todas las políticas relativas tanto al transporte como a los usos del suelo, la movilidad en general, la localización de la vivienda y el propio diseño del espacio público.

El modelo de la Ciudad de los 15 minutos, basada en el aumento de la densidad y la proximidad a los servicios, promueve la cercanía del trabajo a la vivienda. Una distribución equilibrada de los equipamientos en el territorio permite la mezcla de espacios económicos, de servicios y residenciales, genera espacios públicos con una actividad constante. Una distribución de usos compartidos promueve la interacción de las distintas generaciones y mejoran la seguridad en los barrios. Esta proximidad permite reducir radicalmente las necesidades de transporte y por tanto los costes económicos y medioambientales derivados del mismo.

2.2 La rehabilitación urbana

Las super Islas, manzanas de mayores dimensiones con tráfico de borde especializados en la ciudad existente, modelo que transforman el uso de las calles de nuestras ciudades, conducen a ciudades más habitables. La rehabilitación y regeneración urbana con una perspectiva integral, debe incluir tanto la rehabilitación del parque edificado, como la recuperación y diseño de los espacios públicos para el paseo y la relación social. Se deben buscar soluciones que den la posibilidad a los ciudadanos de usar y disfrutar de su propia ciudad de manera simple y fácil, imperando el equilibrio entre modernidad y tradición con las oportunidades tecnológicas y las soluciones de vanguardia.

2.3 Los nuevos desarrollos

En los nuevos desarrollos la movilidad sostenible atenderá a variables como las 3Ds, densidad, diversidad y diseño. Deberá tenerse en cuenta desde la fase de concepción el apoyo a los modos de transporte blandos y a los espacios públicos de relación, entendiendo los barrios como un organismo vivo e impulsando los corredores verdes, arbolados, funcionando en red.

3. La movilidad sostenible

La reducción de las necesidades de desplazamiento, junto con una transformación de los medios de transporte actuales, constituye la clave para lograr un transporte sostenible y libre de carbono.

3.1 El transporte público

El transporte público, debe ser capaz de absorber los usuarios que tratamos de reducir en el vehículo privado. Para ello deberá realizarse una promoción y refuerzo del mismo, creando una red de transportes mallada con un mayor número de intercambiadores multimodales gestionados desde una plataforma única que facilite la interconexión de todo el sistema.

Las políticas tarifarias incentivadoras y selectivas para las diferentes generaciones y niveles económicos, así como la difusión de la información del transporte para el conjunto de la sociedad, debe contribuir a un uso más interconectado y amigable del transporte público. Se hacen precisas campañas de concienciación y educación ciudadana en torno a los beneficios del uso responsable del transporte.

Cada vez se ve más necesario el transporte público a la demanda, para las diferentes generaciones, conciliar esto con criterios de racionalidad económica en los espacios de baja densidad se convierte en un reto de búsqueda de soluciones innovadoras, como vehículos autónomos.

3.2 Los modos de transporte blandos

La creación de una red vertebradora de transporte, basada en los viajes andando o en otros modos libres de carbono como la bicicleta. La posibilidad de intercambios con el transporte público supondrá una mejora de la movilidad y de la salud de los habitantes.

3.3 La reducción del uso del vehículo privado.

Como complemento a esta necesidad de disminuir los desplazamientos se deben llevar a cabo acciones sobre el vehículo privado. El vehículo privado debería quedar cada vez más restringido dentro de las ciudades, apoyado en la creación de aparcamientos disuasorios periféricos en los nodos de transporte, limitando la entrada y el aparcamiento en la ciudad y favoreciendo la aparición de plataformas de carsharing próximas a los intercambiadores. El establecimiento de tarifas de acceso al centro contribuirá a una mayor concienciación sobre el problema social del uso del vehículo privado



3.4 El transporte logístico

Por otro lado, el auge del comercio electrónico ha generado una serie de nuevas necesidades de transporte derivadas de la distribución urbana de mercancías que acarrearán nuevos retos para el uso del espacio público. La generación de microhubs logísticos en el interior de las ciudades que faciliten la distribución de última milla, la racionalización del uso del espacio mediante la digitalización de procesos tanto de logística directa como inversa y el establecimiento de flotas de vehículos eléctricos o no motorizados o la posible regulación de los drones son algunas de las posibles medidas que se deben incentivar. Su mejora contribuye no solo a una movilidad más eficaz en el conjunto de la ciudad sino que redundará en la mejora de economía en general.

3.5 Los costes de la movilidad

La movilidad implica no solo unos altos costes por la contaminación, sino un alto coste económico por la energía consumida y de la que carecemos, por ello todas las oportunidades de uso de energías renovables libres de carbono deben ser aprovechadas en todos los procesos.

El coste de nuestros desplazamientos no es únicamente económico y medioambiental sino que supone un gasto de tiempo que, en nuestros entornos urbanos suponen una media de más de 65 minutos al día.

La reducción de los tiempos de desplazamiento como ya se ha indicado debería trabajarse mediante el fomento de actividades de proximidad, así como una mejora de la interconexión en la red de transporte público, que mejore los intercambios y aumenten la velocidad y eficiencia de estos desplazamientos. Una mejor información y participación de los diferentes agentes en



4. Mejora de los niveles de gobernanza.

Para lograr esa coordinación de los diferentes modos es necesario mejorar la gobernanza vertical del sistema de transporte, fomentando la interacción entre las administraciones competentes en materias de transporte y establecer procesos cooperativos en el que participen las entidades privadas que promuevan la movilidad como un servicio (MaaS).

Se debe considerar la movilidad como un tema de interés social, en la que deben participar todos los agentes involucrados, así como el conjunto de la sociedad, mediante la promoción de la cooperación público-privada.

5. Conclusiones

5.1 La movilidad como un servicio

La Movilidad Urbana es un proceso complejo de múltiples actores, multidimensional, que debe involucrar a entidades públicas y privadas, así como a todo tipo de viajeros, entendiendo la movilidad como un servicio. Se debe trabajar por un cambio de mentalidad en la que se entienda el transporte, no como una solución individual, sino del conjunto de la sociedad, pasando del yo al nosotros.

5.2 La intervención en la ciudad

La intervención en la ciudad promoviendo la regeneración integral de los barrios, atendiendo a la necesidad de movilidad, apostando por el reequipamiento de los mismos, el mantenimiento de su población, promoviendo un aumento de densidades en los entornos de los nodos de transporte y recuperando espacio para el ciudadano, hará nuestras ciudades más atractivas y contribuirá de manera importante a mejorar de la calidad de vida de sus habitantes.

5.3 Favorecer la economía de la ciudad

Este proceso tendrá un impacto directo en el valor de los activos inmobiliarios, presentado un mayor valor aquel situado en ubicaciones con un alto nivel de equipamientos, servicios y con mejores sistemas de transporte público, cooperación público privada, contribuyendo a la mejora de la economía de las ciudades.

5.4 Integrar el transporte público y los modos blandos en la creación de “ciudad”.

La mejora del sistema de transporte público, unido a una planificación urbana integrada, con viviendas en alquiler, que apueste por la densidad y diversidad de usos del territorio, favorecen esta transformación, contribuyendo a una reducción de las necesidades de desplazamiento. Todo ello reducirá el tiempo empleado en los mismos teniendo un impacto directo en el uso de los diferentes modos de transporte, en la reducción del uso del vehículo privado y por ende en un mejor diseño de nuestras ciudades, haciéndolas más atractivas y saludables para el conjunto de los ciudadanos.

Madrid, julio 2022



Ponente ULI: Alberto Leboeiro

Ponente Académico: Andrés Monzón

Grupo de Trabajo: Laura Calleja, Arcadio Gil, Miguel Hernandez, Alicia Hinojosa, Luis Irastorza, Carlos Lamela, Guillermo Massó, Ignacio Sainz de Vicuña, Jose Luis Suarez, Alfonso Valero, Alberto Valls, Javier Zarrabeitia.