

Movilidad urbana

13 de diciembre de 2019

1. INTERVENCIÓN INICIAL

LA intervención inicial resume lo discutido en el Foro BP de Energía y Sostenibilidad celebrado en septiembre de 2019 y que trató de los retos de la movilidad urbana y de las posibles soluciones, concentrándose en particular en el análisis de evidencias empíricas de las mismas. Pueden consultarse más detalles en: <https://economicsforenergy.wordpress.com/2019/10/09/retos-y-soluciones-para-el-transporte-urbano/>

Por orden de prioridad, el Foro identificó las siguientes soluciones: urbanismo; infraestructuras orientadas a la eficiencia; reducción de la necesidad de movilidad; señales económicas (positivas y negativas); restricciones; y gobernanza. En cualquier caso, no hay soluciones únicas ni sencillas. Es clave su implantación correcta, y la aceptabilidad social.

Respecto al urbanismo e infraestructuras, las actuaciones deberían ir dirigidas a la densificación, y a la pacificación del tráfico. También es imprescindible exigir planes de movilidad asociados a los desarrollos urbanísticos o centros de servicios, y se recordó que aumentar la capacidad es contraproducente, es más efectivo restringirla, y en particular la de aparcamiento (que sólo deben ser disuasorios).

Adicionalmente, otros instrumentos para reducir la movilidad son los Planes de Movilidad Laboral y el *car-pooling*. El teletrabajo podría, de acuerdo con algunas simulaciones, aumentar la movilidad fuera de las puntas, y el *car-sharing*, al abaratar el servicio de movilidad, puede aumentar los desplazamientos o sustituir al transporte público.

Las restricciones, tanto de tráfico como de aparcamiento, han mostrado ser efectivas, aunque su diseño es fundamental (asociado por ejemplo a las etiquetas), y hay que tener cuidado con el efecto frontera.

Las señales económicas son más eficientes que las restricciones, y además generan recaudación adicional, aunque no están claras sus diferencias en términos de equidad con las restricciones. Las señales principales son el precio de los aparcamientos, y los peajes de acceso (que pueden, en un extremo, ser dinámicos para recoger cambios en los niveles congestión o contaminación, o en el otro, acumularse en un impuesto de circulación anual). También pueden utilizarse señales económicas positivas como las subvenciones, aunque en estos casos hay muchos más problemas de *free-riding* y de regresividad.

Tanto en el caso de las restricciones como de las señales económicas, para no dañar el bienestar, es preciso contar con alternativas, en particular un transporte público de calidad y con intermodalidad (no necesariamente más oferta). También es preciso cuidar la resistencia al cambio y las condiciones preexistentes.

Otro punto relevante de las conclusiones es la creciente importancia de las zonas periféricas (coronas metropolitanas) por la mayor dificultad de apoyarse en el transporte público.

2. DEBATE

2.1. Sobre el papel de ayuntamientos y administraciones:

- Muchas soluciones son de largo plazo. Se necesitan estrategias integradas y de largo recorrido.
- Los ayuntamientos tienen un papel fundamental, pero la Ley de Bases Locales les deja poco margen para la acción. Y muchos no tienen una agenda XXI actualizada. Por otra parte, también otros órganos administrativos pueden ser relevantes, especialmente en el caso de las coronas metropolitanas. La FEMP podría tener voz en esta cuestión.
- Se señala la conveniencia de contar un plan general de movilidad urbana a nivel estatal, que también incluya urbanismo y ordenación del territorio. La Administración Pública debe liderar este proceso.

- No se valora adecuadamente el espacio público y su ocupación por los vehículos. Varios ponentes subrayan lo excesivamente barato que es aparcar en el centro de la ciudad.
- El urbanismo juega un papel central: el cambio modal solo es posible si los trabajos y servicios están accesibles caminando o con transporte público. Sin embargo, hay poco recorrido en muchos países desarrollados, en los que la mayoría de las infraestructuras ya están construidas. En el caso de España, solo Madrid y Barcelona están atrayendo aún población. Los nuevos patrones de uso y las nuevas tecnologías también hacen más complejo el problema de inversión.
- Los planes de movilidad de empresa, que dejaron de hacerse por la necesidad de recortar gastos, deberían volver a hacerse.
- Hay mucha relación entre la movilidad y la vivienda. Por ejemplo, un alquiler más sencillo facilitaría cambiar de vivienda al cambiar de trabajo, y con ello reducir desplazamientos.

2.2. Sobre la respuesta de los consumidores:

- Algunos ponentes comentan que el vehículo privado se utiliza cuando es lo más conveniente para el usuario; el hecho de que algunos sufran atascos diarios apunta a que las alternativas (transporte público) no son mejores en términos de tiempo y comodidad, incluso aunque el tiempo en el vehículo privado sea improductivo y el tiempo en transporte público puede no serlo. El tiempo es la medida fundamental que se debe utilizar para evaluar opciones modales.
- También se señala la importancia de contar con la sociología y la antropología, para entender motivaciones y comportamientos, y también la aceptabilidad social y percepción de la equidad de las distintas medidas. La razonabilidad y la proporcionalidad de las medidas son muy importantes para la aceptabilidad social.

- Es preciso ir más allá de las señales de precio y entender qué es lo que mueve a las personas.
- Varios ponentes señalan el cambio de actitudes que se está observando en las nuevas generaciones, y que las lleva a utilizar menos el coche. Aunque, a este respecto, se señala también que este efecto puede haberse confundido con el de la crisis económica.
- Otro ponente señala la importancia de considerar la pirámide de edad: las necesidades de movilidad de una población de mayor edad son distintas.
- La percepción y la cultura también son muy importantes: en Londres a nadie se le pasa por la cabeza coger el coche.

2.3. Sobre las soluciones

- Las ciudades son sistemas complejos, no lineales. El reto es buscar mecanismos para conseguir dirigir las dinámicas autoorganizadas en la dirección deseable. Y en ocasiones las dinámicas administrativas lineales no encajan bien en todo esto.
- La gran pregunta a la hora de diseñar las medidas es si es posible simplemente confiar en la elasticidad a largo plazo (y, por tanto, basarse fundamentalmente en los impuestos), o si debe intervenir el Estado. Y, en ese caso, hay que tener el coste de oportunidad implícito. Porque es muy difícil evaluar en estos casos cuáles son los viajes necesarios y cuáles no. Y también hay que tratar de dar soluciones a los usuarios, y no imponerlas. En todo caso, la clave es cuánto hay que respetar el derecho privado a la vista de las externalidades presentes.
- La prelación de los modos es muy importante. La primera opción debería ser caminar, luego la bicicleta, luego el transporte público, y por último, el transporte privado.
- La tecnología y la gestión de datos puede ayudar en este aspecto, tanto a efectuar buenos diagnósticos como a discriminar mucho mejor la aplicación de

los impuestos (también en función de la renta), o a reducir los desplazamientos innecesarios (como los viajes en vacío de los taxis).

- En este sentido, se señala que aún faltan buenos datos públicos. No hay estadísticas detalladas y fiables sobre la movilidad.
- ¿Qué es más importante, la contaminación local, las emisiones de GEI, o la congestión? Porque aunque algunas soluciones coinciden, otras no.
- La movilidad eléctrica es una solución muy relevante, pero no en congestión. A este respecto, debe considerarse bien la autonomía. Porque ir a más autonomía de los vehículos puede requerir una gran inversión en distribución.
- Los aparcamientos disuasorios son un elemento más para facilitar el cambio modal. Y son clave para evitar que un millón de coches entre diariamente en Madrid.
- Es conveniente experimentar más con distintos instrumentos, para entender qué es lo que quiere realmente la sociedad y conseguir su apoyo.
- Se subraya por parte de varios ponentes la idea de que, si es necesario restringir, es fundamental entonces dar alternativas.

La mayor parte de esta discusión aplica a los entornos de grandes urbes. El caso de las ciudades pequeñas es más complejo, y el mundo rural más aún (por la falta de alternativas).