

Los nuevos patrones de movilidad tras la pandemia

- Modelos como la movilidad compartida deben utilizar la mejor tecnología e integrar el uso del suelo en la planificación urbana

Madrid, 12 de mayo de 2022.– La aparición de nuevos modos de transporte, las diferentes formas de utilizar esos medios de transporte y los compromisos sobre protección del medio ambiente están modificando (y modificarán) la movilidad de las personas, una movilidad que es crucial para potenciar el crecimiento económico teniendo en cuenta, además, que incide sobre el bienestar de los individuos. El último número de [Papeles de Economía Española](#), publicación editada por **Funcas**, aborda esta cuestión focalizando la atención en la movilidad de las personas en medios de transporte terrestre, es decir, en transporte ferroviario y por carretera, sin olvidar los nuevos medios de transporte y la revolución en el uso de los medios tradicionales.

El número, presentado hoy en Zaragoza junto a la Fundación Ibercaja, pone de manifiesto, entre otras cuestiones, que la movilidad sostenible es cada vez más importante y que los cambios sociales impulsados por la pandemia han alterado significativamente los patrones de movilidad de las ciudades. **Pascual Berrone, Joan Enric Ricart y Esther Brito** analizan el estado de la movilidad en las ciudades europeas a partir del índice *Cities in Motion* y valoran las medidas que se están tomando en cuanto a infraestructura y planificación urbana, entorno jurídico y regulatorio, tecnología e innovación, cambios de hábitos y comportamientos, y nuevos modelos de negocio. Esas medidas, según los autores, conllevan la emergencia de un nuevo ecosistema de movilidad urbana, un modelo de gestión urbana inteligente con una gobernanza activa y un nuevo liderazgo del sector público.

En este contexto, resulta clave la aparición de nuevos medios de transporte y formas de movilidad en los últimos años. Junto a los modos tradicionales (automóvil, moto, autobús, metro, tren o tranvía), en las grandes ciudades españolas está tomando protagonismo la denominada «movilidad activa» (bicicleta, patinete y los desplazamientos a pie). Además, se está produciendo una verdadera revolución en las formas de uso de medios de transporte como el coche o la moto, que tradicionalmente eran un medio privado (a excepción del taxi y el coche de alquiler) y, en la actualidad, están aumentando la oferta de transporte público, gracias a los modelos de negocio que permiten el uso compartido.

GABINETE DE COMUNICACIÓN

comunicacion@funcas.es

Patricia Carmona

619 329 695

www.funcas.es

@FUNCASES

Jorge Fernández revisa la situación de la movilidad urbana compartida (colaborativa). Afirma que los nuevos modelos de movilidad deben utilizar la mejor tecnología (energética, de conectividad o de comunicaciones, entre otras), internalizar las externalidades (mediante regulación y señales de precios), integrar el uso del suelo en la planificación urbana y difundir la información a la ciudadanía para que sea parte activa en el proceso. En cuanto a los efectos de la pandemia, se apunta que todavía deben desaparecer los temores asociados a cuestiones sanitarias para observar incrementos en el transporte público. No obstante, donde ya está aumentando la demanda es el carsharing, bikesharing o motossharing.

Anna Matas y Jordi Perdiguero analizan las posibilidades de financiación del transporte público, bajo la premisa de que es más eficiente y contribuye, en mayor medida que el privado, al desarrollo sostenible de las zonas urbanas. Los autores apuntan tres retos que están surgiendo en los últimos años: el primero lo ha impuesto el COVID-19, por el reparo de muchos a utilizar el transporte público; el segundo es inesperado porque la micromovilidad activa está acaparando usuarios del transporte público, aunque cuando las zonas metropolitanas son muy extensas esta sustitución es baja; y el tercero, que se lleva tratando desde hace años, pero persiste, es la dificultad del uso del transporte público por parte de la población más mayor. Por tanto, además de buscar las mejores opciones de financiación, será preciso actuar para que el transporte público de las ciudades españolas recupere su protagonismo.

Este número también arroja una visión crítica de la política de inversión en infraestructuras de transporte en España, donde la dotación en kilómetros de carreteras, vías de alta capacidad o trenes de alta velocidad está muy por encima de la media europea y, sin embargo, el grado de utilización de estas infraestructuras está muy por debajo de su capacidad y de las ratios de países vecinos. **Mar González** explica que la ausencia de una evaluación de rentabilidad de estas inversiones más sistemática ha llevado a un exceso de inversión generando sobrecapacidad en algunas carreteras y, especialmente, en la red ferroviaria de alta velocidad. Esto ha llevado a problemas en la financiación de estas inversiones por lo que es necesario encontrar alternativas para asumir los costes de las mismas.

GABINETE DE COMUNICACIÓN

comunicacion@funcas.es

Patricia Carmona

619 329 695

www.funcas.es

@FUNCASES