

TEMA XLIII

LOS FACTORES HUMANOS Y LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

LOS FACTORES HUMANOS Y LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

INTRODUCCIÓN

El tráfico es hoy complicado en la mayoría de los países desarrollados, sobre todo en las áreas metropolitanas, en las que la congestión se ha convertido en un problema cotidiano de difícil solución, un problema que produce efectos indeseados en la movilidad tanto de conductores, como de peatones. Además, la congestión del tráfico produce otros efectos colaterales, tales como la contaminación del aire y niveles sonoros intolerables, que pueden afectar seriamente a la salud y al bienestar de la población, además del incremento del tiempo necesario para los viajes en transporte público o privado, alterando las posibilidades de movilidad .

La movilidad, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de desplazarse, forma parte de la evolución socioeconómica de los países y plantea diariamente nuevos retos y problemas. El análisis de la movilidad, o conjunto de desplazamientos que tienen realizar las personas de un ámbito territorial determinado por determinados motivos laborales, formativos, culturales, de ocio o por cualquier otra causa, arranca de la evaluación del actual modelo de sociedad, a partir de las causas que la generan y de sus efectos.

MODELO ACTUAL DE MOVILIDAD. Causas.

El modelo actual de movilidad está condicionado por la combinación de diversos factores:

- **Modelo sociocultural:** entendido como el mantenimiento de la “cultura del coche”, por la cual la posesión de un determinado modelo de vehículo refleja el

estatus social del conductor y su familia. Nos encontramos ante un uso no-racional del coche, que se adquiere como reflejo de una posición social, más que como respuesta a unas necesidades concretas de movilidad.

- **Modelo económico:** Los períodos de prosperidad económica general generan un aumento de movilidad, tanto en el caso del vehículo privado, como en el transporte público y el transporte de mercancías.
- **Modelo territorial:** El modelo preponderante de ciudades que se arbitre tiene gran influencia en los movimientos que se generan. La definición de determinados modelos de ciudad puede evitar un crecimiento incontrolado y fijar necesidades concretas de movilidad de cada municipio. Básicamente podemos hablar de dos modelos:
 - **Ciudad compacta/concentrada.** Es aquella ciudad que se caracteriza por aglutinar actividades y servicios, facilitando los desplazamientos a pie y el intercambio y la relación entre sus habitantes. Este modelo permite una red vial más funcional y eficiente.
 - **Ciudad dispersa/especializada.** La dispersión de la ciudad implica la no-ciudad. La ciudad dispersa no es ciudad, porque la ciudad, cuando se expande por el territorio tiende a perder aquellas características que la hacen ciudad y que son la convivencia de usos y personas. La separación de ambas cosas hace que el espacio se convierta en urbanización, pero no en ciudad. Este modelo de carácter expansivo genera más movilidad y una movilidad más errática y puede llevar a la formación de guetos.
- **Modelo industrial:** Es un elemento transversal de especial relevancia. Cabe señalar el importante peso de la industria del automóvil en el desarrollo económico de nuestro país y de los países industrializados. Entendido por

“industria del automóvil” tanto la fabricación directa de vehículos, como el resto de actividades que se derivan, como construcción de carreteras, aseguradoras, servicios, etc. y su incidencia en el PIB del país.

MODELO ACTUAL DE MOVILIDAD. Efectos.

Las necesidades de movilidad planteadas anteriormente producen una serie de efectos, que, más allá de su trascendencia en el proceso mismo de movilidad, influyen en el desarrollo económico y social. Los principales efectos que se generan son:

- **Congestión:** la red vial se ha visto desbordada por el crecimiento del parque automovilístico. Además de la incomodidad en los desplazamientos, la congestión vial u “obstrucción o entorpecimiento de la circulación en una vía o en una red vial por la afluencia excesiva de vehículos, que provoca retenciones”, tiene un papel importante en la evolución del PIB del país y, en especial, en la productividad del sector industrial.
- **Contaminación y cambio climático:** la industria automovilística, las distintas administraciones y los propios usuarios tienen que implicarse en la reducción de la contaminación mediante el desarrollo de energías alternativas y el uso racional del vehículo.
- **Salud pública:** Sólo la consideración de las muertes en carretera como un problema de salud pública de primer nivel puede llevar a luchar contra el actual clima de resignación y aceptación general de las estadísticas de accidentalidad. Este parece ser ya un planteamiento aceptado por las diferentes Administraciones con responsabilidad en el tema, en la mayoría de los países europeos y también en España, por lo que se puede esperar que las actuaciones

preventivas generalizadas que se llevan a cabo redunden en una mejoría de las condiciones existentes.

Las decisiones que las Administraciones tomen en relación con la movilidad deben partir de unos principios básicos que eviten las desigualdades sociales. La tendencia actual pasa por promocionar el acceso a un transporte público de calidad y apostar por un uso racional del vehículo privado.

PRINCIPIOS BÁSICOS EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD

Los principios básicos que deberían condicionar cualquier iniciativa o decisión de las Administraciones en el ámbito de la movilidad deberían ir en el sentido de:

- **Garantizar el derecho a la accesibilidad universal:** La accesibilidad universal debe entenderse como un valor general del que se beneficien todos los ciudadanos, en tanto que permite el desarrollo de una vida autónoma. Todo el mundo tiene derecho a la movilidad y a poder llegar al lugar deseado con una facilidad suficiente. Por ello es imprescindible tener en cuenta las necesidades específicas de determinados colectivos como niños, tercera edad, minusválidos, etc.
- **Implementar alternativas de menor impacto ambiental:** aprovechando y promoviendo la investigación desde la propia industria automovilística.
- **Potenciar la planificación estratégica:** mediante el razonamiento del modelo de ciudad más adecuado en cada caso.
- **Ejercer la gobernabilidad:** siendo rigurosos en el cumplimiento de la normativa y combatiendo la indisciplina vial.

- **Garantizar la participación social:** aceptando y estudiando la opinión de los ciudadanos y de aquellas entidades que, mediante el desarrollo de órganos de participación (pactos de movilidad o consejos consultivos), se convierten en referentes de movilidad.

En el momento de tomar decisiones concretas en pro de la movilidad, parece adecuado superar los recursos clásicos de incremento de infraestructuras y transporte público aisladamente y pasar a potenciar un nuevo principio de actuación consistente en “**potenciar la accesibilidad**”. La mejora de la accesibilidad requiere:

- a) *Acciones de atracción al transporte público y el uso racional del coche.*

La atracción al transporte público puede lograrse con la mejora de la calidad, la oferta y la frecuencia, además de con una tarificación integrada e intermodal (entre aparcamientos-autobuses-metro, por ejemplo) y la garantía de la accesibilidad universal (minusválidos, tercera edad, etc).

- b) *Requiere, además, acciones para forzar el trasvase al transporte público y otros tipos de transporte (bici, moto, andando) y la regulación de la demanda del vehículo privado.*

La acción de forzar el trasvase al transporte público y otros tipos de transporte se basa en la jerarquización de la red vial, la adaptación de cada calle al uso que de ella hacen los peatones y la existencia de una auténtica oferta modal alternativa. En cada punto cabe poner nuevamente el acento en la disciplina vial, porque una actuación poco responsable por parte del usuario puede inutilizar una planificación previa. Por ejemplo, un coche aparcado en doble fila puede limitar

la capacidad de una calle en un 50% y un vehículo aparcado sobre la acera incrementa el riesgo de accidentabilidad.

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Las diferentes Administraciones tienen organizados instrumentos para conocer los principales aspectos que deben mejorarse en la red vial. Pero, de otra parte, es interesante y necesario conocer la valoración de los propios usuarios en ese sentido. Las quejas más frecuentemente expresadas por los usuarios y recogidas mediante encuestas de las Administraciones competentes (Encuesta “Movilia 2000” y encuestas específicas de algunos Consorcios de Transporte o Comunidades Autónomas) y por otras organizaciones que trabajan en este ámbito (Campaña Vía Directa del RACC, por ejemplo) se refieren a la señalización, al estado de las vías, a la falta de elementos físicos de seguridad, a problemas de aparcamiento y otro tipo de preocupaciones de los usuarios de las vías públicas.

Los Ayuntamientos, la Dirección General de Tráfico y los demás Organismos responsables de la movilidad en diferentes ámbitos, por sí mismos, o mediante convenios con otras entidades, elaboran planes directores de movilidad y planes de seguridad vial (por ejemplo, determinación de tramos de concentración de accidentes y propuestas de solución) como instrumentos para alcanzar una movilidad sostenible, es decir “una movilidad que se produce sin poner en riesgo ni la continuidad futura del modelo de movilidad, ni la calidad del medio en el que se da”. La movilidad sostenible es capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes. Esos planes directores de movilidad y seguridad vial requieren de estudios previos exhaustivos para tener un diagnóstico lo más completo

posible de la situación, con los indicadores de movilidad y la situación de los diferentes territorios, que marcarán las necesidades específicas.

ACTUACIONES EFICACES PARA MEJORAR LA MOVILIDAD

- *El estacionamiento de intercambio* entre el vehículo particular y la red de transporte público.
- *La aplicación de las nuevas tecnologías que permite desarrollar la llamada “señalización variable”*: Este tipo de señalización puede adaptarse a las condiciones de la circulación de vehículos en cada momento del día. Los centros de control y gestión del tráfico, existentes ya en las grandes ciudades de nuestro país, son un medio eficaz para conocer en tiempo real las condiciones de la circulación, de manera que se puedan ir adoptando medidas para facilitar la movilidad. Además la señalización variable es un medio muy bien valorado por los conductores para recibir mensajes de interés para la conducción.
- *Seguimiento y evaluación de las actuaciones realizadas*: El seguimiento y evaluación de las actuaciones realizadas es muy necesario, ya que puede ocurrir que actuaciones muy eficaces en un primer momento, puedan perder su efectividad con el paso del tiempo. En el momento de poner en marcha cualquier iniciativa, es necesario establecer un sistema de control que garantice su buen funcionamiento. Se cuenta para ello con una serie de indicadores como:
 - Mapas de tramos de concentración de accidentes
 - Indicadores de Movilidad (diagramas de cargas, indicadores de velocidad, estado de los circuitos de peatones, etc.).
 - Indicadores ambientales que directa o indirectamente inciden en la movilidad.

- Seguimiento de los aparcamientos, controlando los déficits para residentes y foráneos.
- Indicadores del transporte público como velocidad, nivel de ocupación (viajeros/km) y encuestas de calidad a los usuarios.
- Indicadores de gobernabilidad, como tipo de denuncias más frecuentes.
- Encuestas, con el objetivo de valorar el grado de satisfacción de los usuarios.

Algunas iniciativas concretas:

PROYECTO EUROPEO POLIS. En la actualidad existen proyectos europeos que promueven la participación entre Administraciones y entidades que tienen responsabilidades en el ámbito de la movilidad, como el Proyecto POLIS (European Cities and Regions Networking for Innovative Transports). Se trata de una red de ciudades europeas y regiones que trabajan juntas para el desarrollo de tecnologías innovativas y políticas dirigidas a mejorar el transporte en el que participan sobre todo Ayuntamientos, pero también otras Administraciones, de diferentes países europeos y cuyo objetivo es compartir la información sobre las experiencias prácticas existentes en Europa y la identificación de las más eficaces y reproducibles actuaciones realizadas previamente. La valoración de los elementos que funcionaron adecuadamente y los que resultaron poco exitosos pretende establecer pautas o modelos específicos para mejorar las condiciones de habitabilidad de las ciudades, condiciones en las que la movilidad juega un papel preponderante. La diseminación de las mejores prácticas usando tecnologías avanzadas de comunicación es pues otro de sus objetivos.

ENCUESTA MOVILIA 2000. Las Administraciones deben analizar la movilidad del territorio de su competencia y realizar una jerarquización de las vías. La reordenación de los elementos de la red viaria sólo es posible desde el conocimiento del uso que de ellas hacen los ciudadanos. Por ejemplo, la división básica entre “calle de estar” y “calle de pasar” marca unas necesidades diferentes en cada caso que hay que hacer comprender a los usuarios. En ese sentido se organizó la encuesta Movilia 2000, realizada por el Ministerio de Fomento a una muestra de 24.000 personas residentes en España, mediante entrevista personal domiciliaria, para conocer su movilidad en sus múltiples facetas, tanto movilidad cotidiana, como no cotidiana, de corta y de larga duración, sus características y sus determinantes.

OBSERVATORIO DE MOVILIDAD METROPOLITANA. El Observatorio de Movilidad Metropolitana (OMM) es una iniciativa conjunta de las Autoridades de Transporte Público de las principales áreas metropolitanas españolas, con el Ministerio de Medioambiente. En 2002 se constituyó un grupo de reflexión sobre la movilidad urbana, abierto a la participación de otras entidades e instituciones. El Observatorio resume y analiza las cifras clave de la movilidad urbana, desde la triple óptica de la sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Los objetivos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana son:

1. Reflejar la contribución del transporte público en la mejora del entorno urbano.
2. Describir el papel desempeñado por las Autoridades del Transporte Público en la consecución de un transporte público atractivo y de calidad.
3. Realizar un seguimiento en el tiempo de las características de la oferta y la demanda de movilidad.
4. Destacar la importancia de los recursos públicos dedicados al sector.

5. Reseñar las principales iniciativas y novedades emprendidas por las áreas metropolitanas.
6. Aportar a las autoridades criterios para la mejora de la gestión y financiación de los sistemas de transporte público, mediante la creación de una base de datos amplia.

El observatorio edita un informe anual.

Finalmente, incidir en la necesidad de garantizar un control regular y exhaustivo de todas las iniciativas que se pongan en marcha

REFERENCIAS:

- Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Octubre 2005. Ministerio de Medioambiente
- Movilia 2000: Una Encuesta de Movilidad de la Población. Revista Fuentes Estadísticas nº 47. Septiembre-Octubre 2000.
- Las encuestas domiciliarias de movilidad metropolitana de la Comunidad de Madrid. Revista Fuentes Estadísticas, nº 39, Noviembre 1999
- POLIS: European cities and regions networkinmg for innovative transport