



Congreso Nacional del Medio Ambiente (Conama 2012)

Madrid del 26 al 30 de noviembre de 2012

Bloque MOVILIDAD

Andrés Monzón

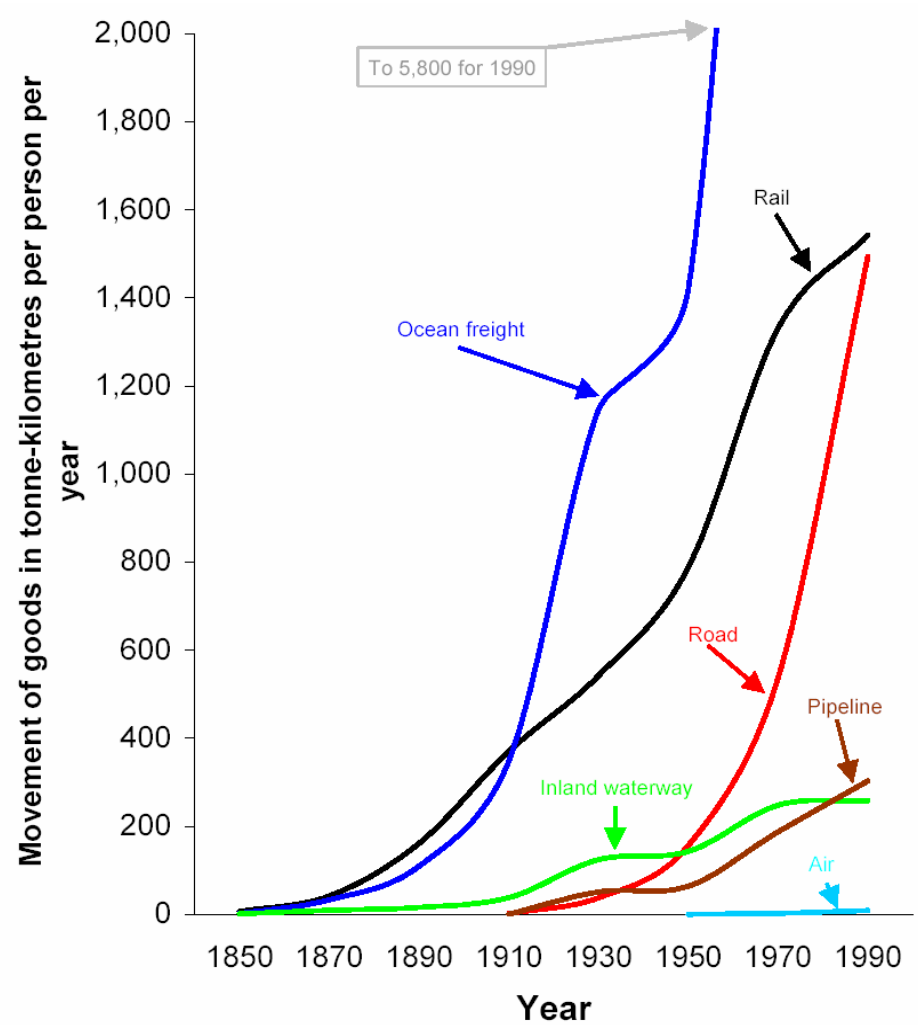
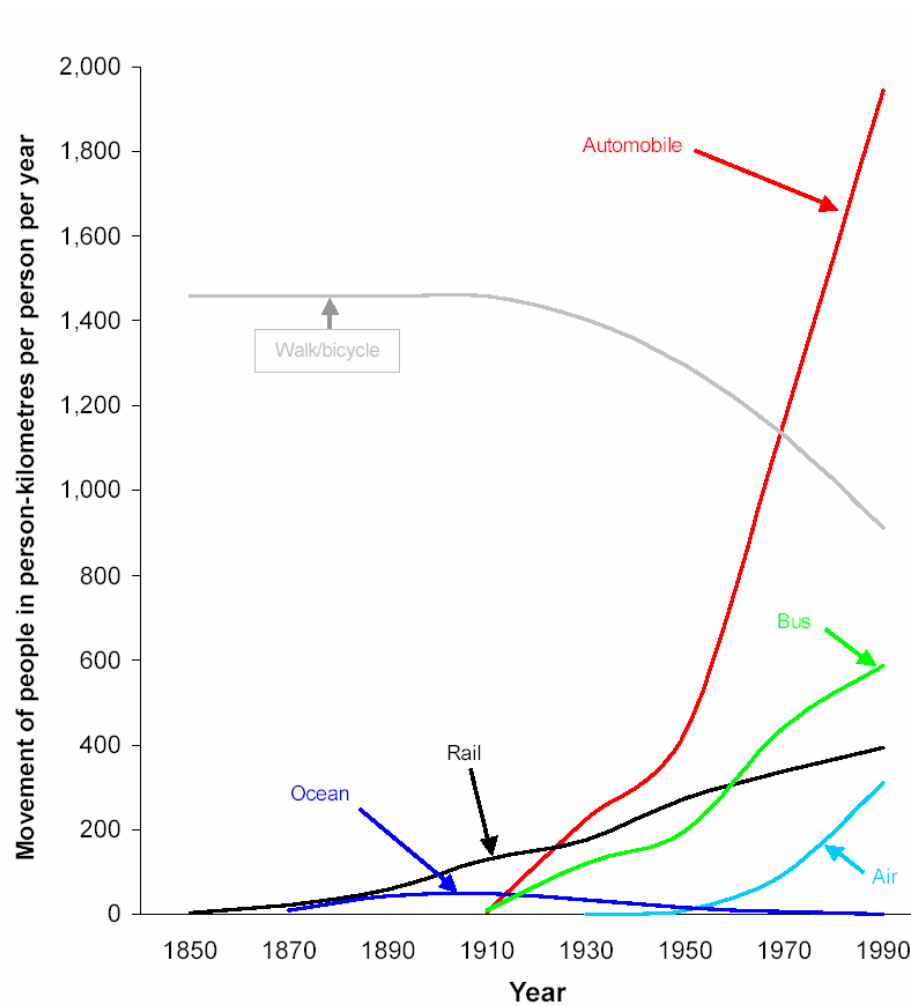
Catedrático de Transportes

Director de *TRANSyT*

Centro de Investigación del Transporte

Universidad Politécnica de Madrid

La movilidad ha cambiado dramáticamente en el último siglo



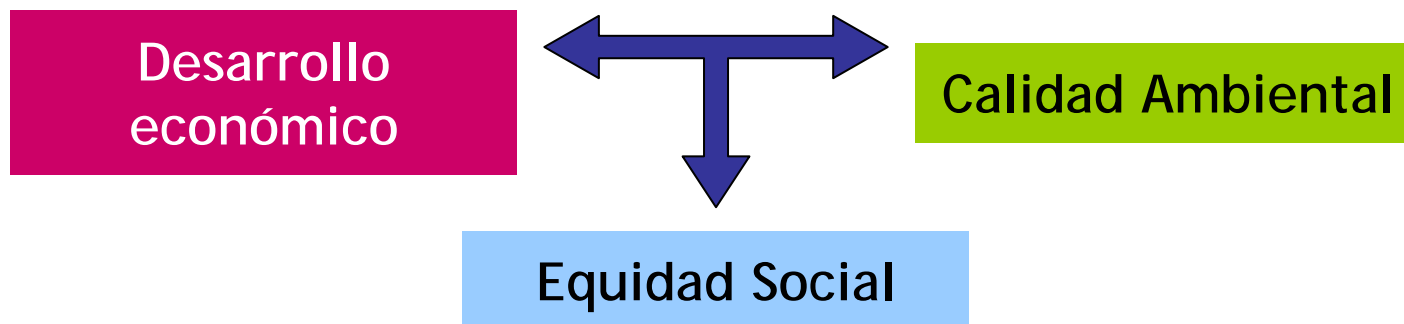
Un sistema de transporte es sostenible cuando:

-proporciona los medios para atender las necesidades económicas, medioambientales y sociales

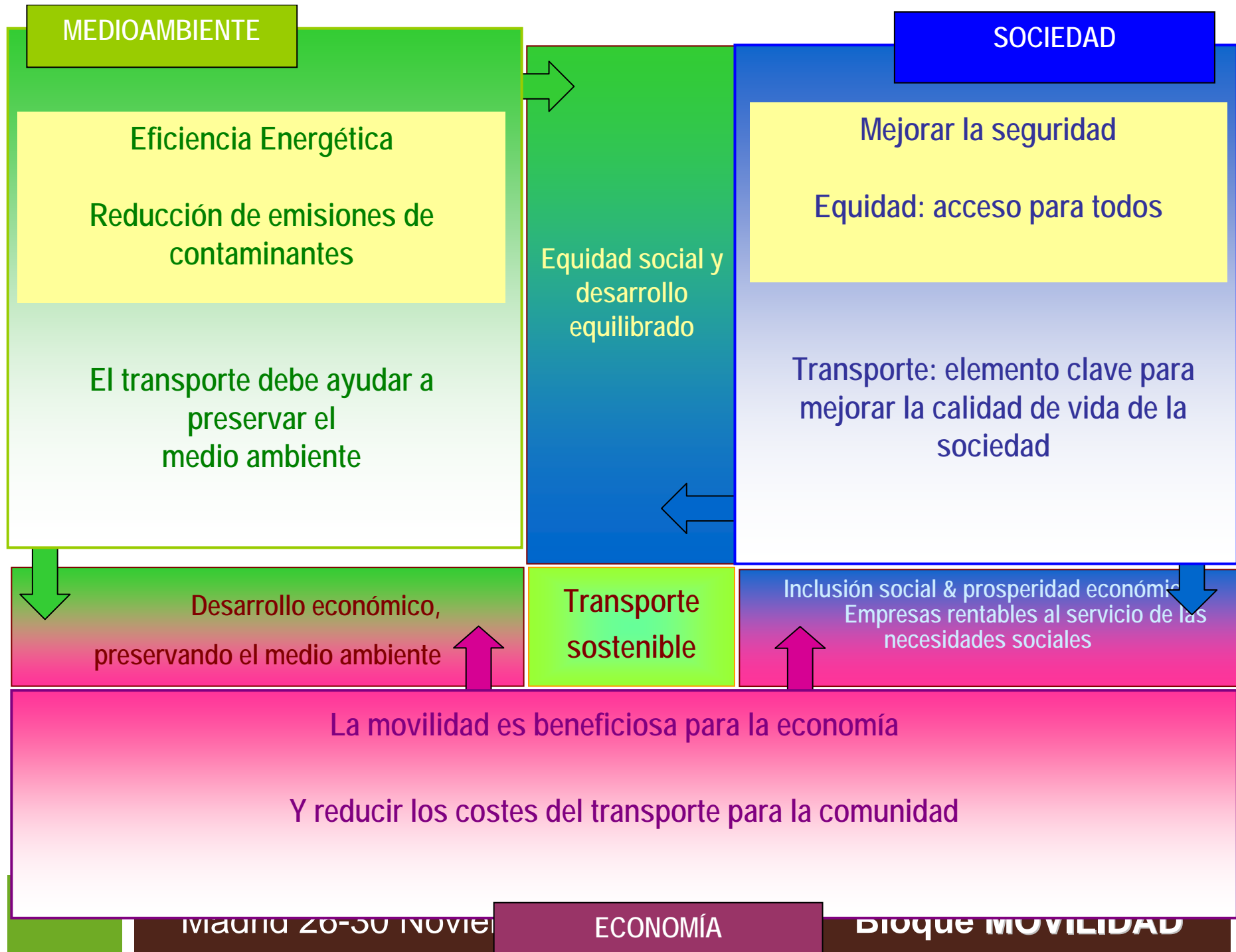
- con equidad y eficiencia,

*-evitando los **impactos negativos** y sus costes asociados, tanto en el **tiempo** como en el **espacio**.*

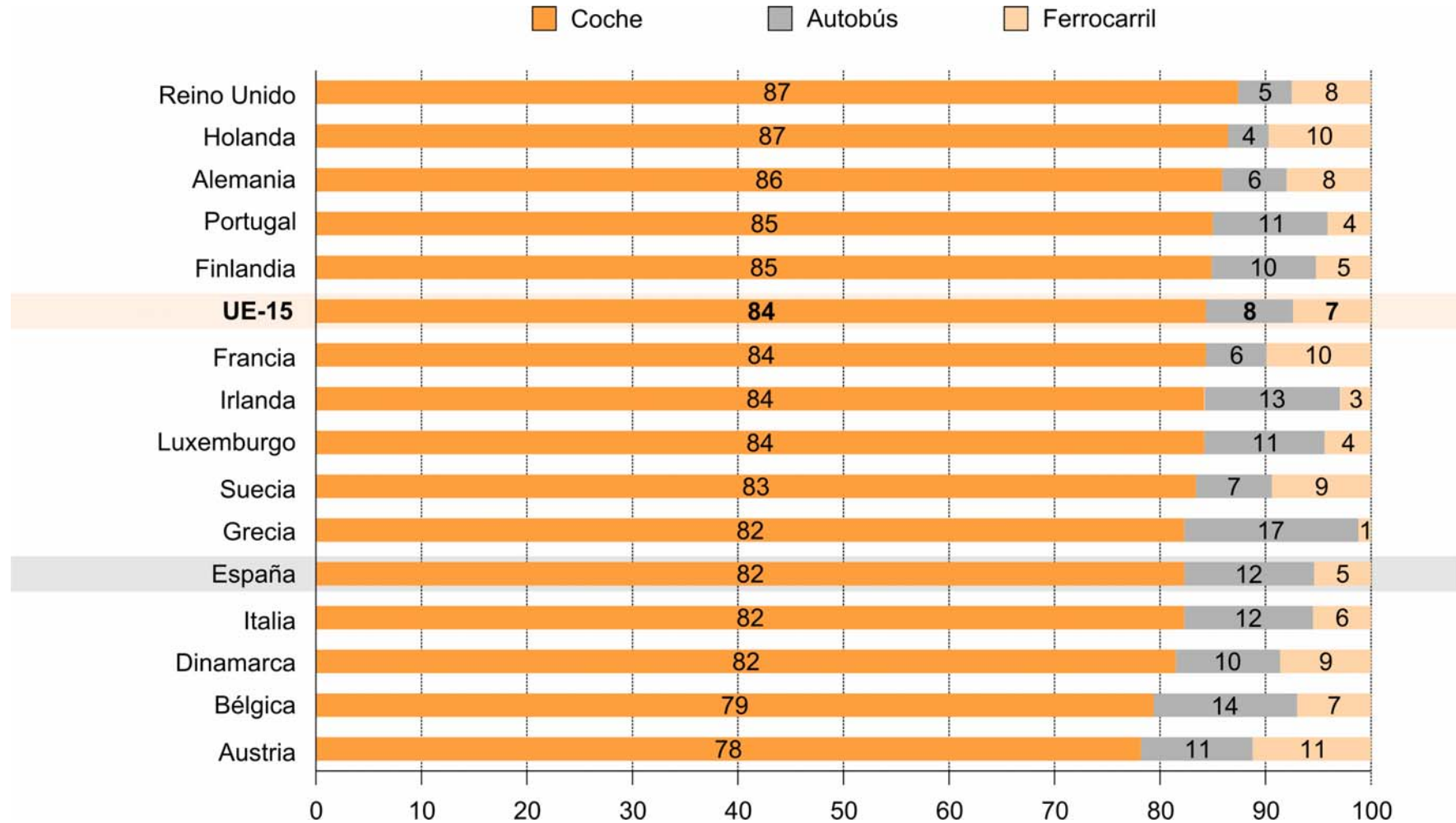
(EXTRA,2000)



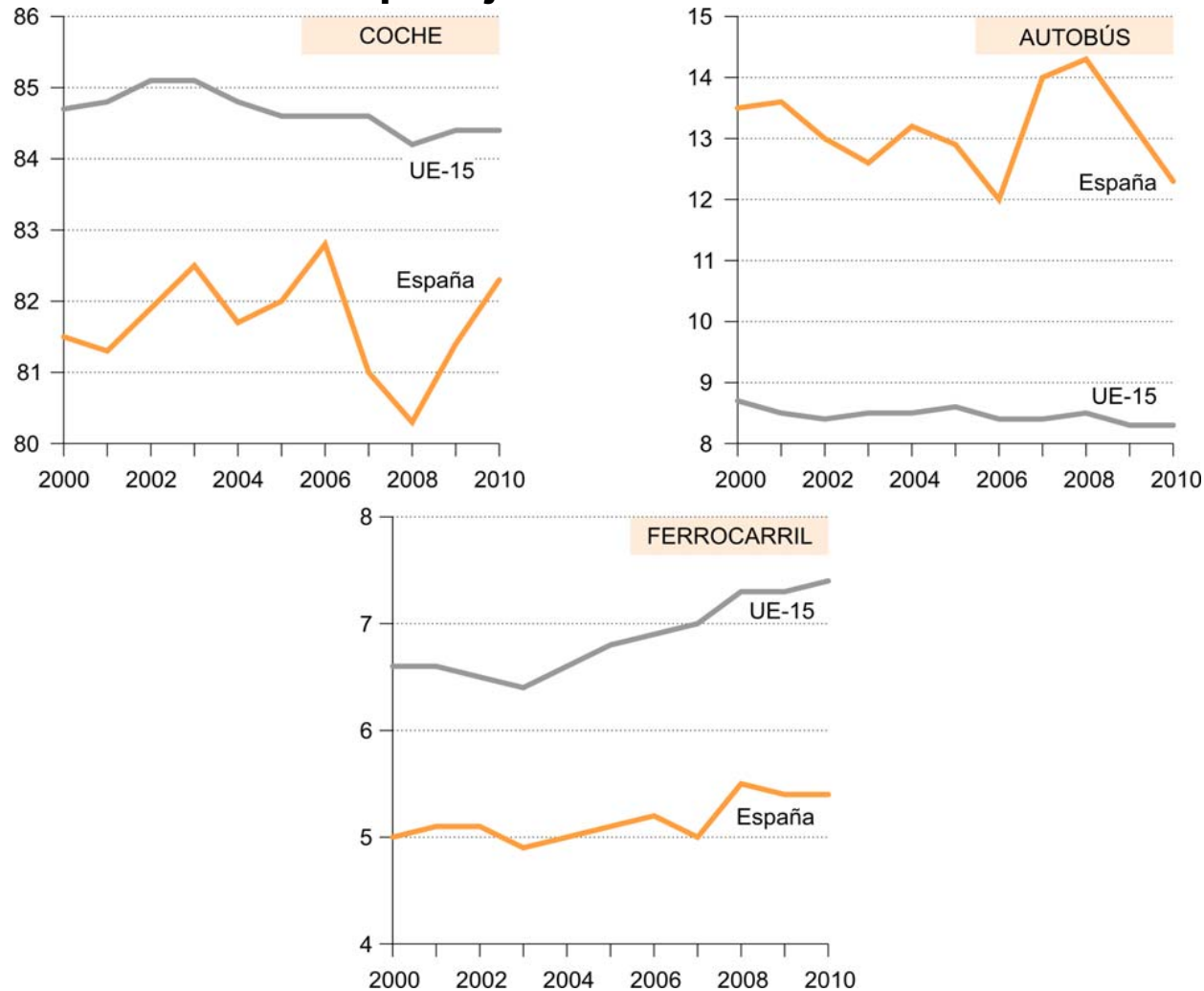
- Está ampliamente aceptado que hay que integrar los aspectos **sociales, ambientales y crecimiento económico**
- Pero **no existen métodos** para realizar esa integración
- La única integración válida es la que se hace “**caso por caso**”, pero es cara y no permite comparaciones
- Tampoco hay un procedimiento para convertir las políticas de desarrollo sostenible en medidas aplicables en cada caso



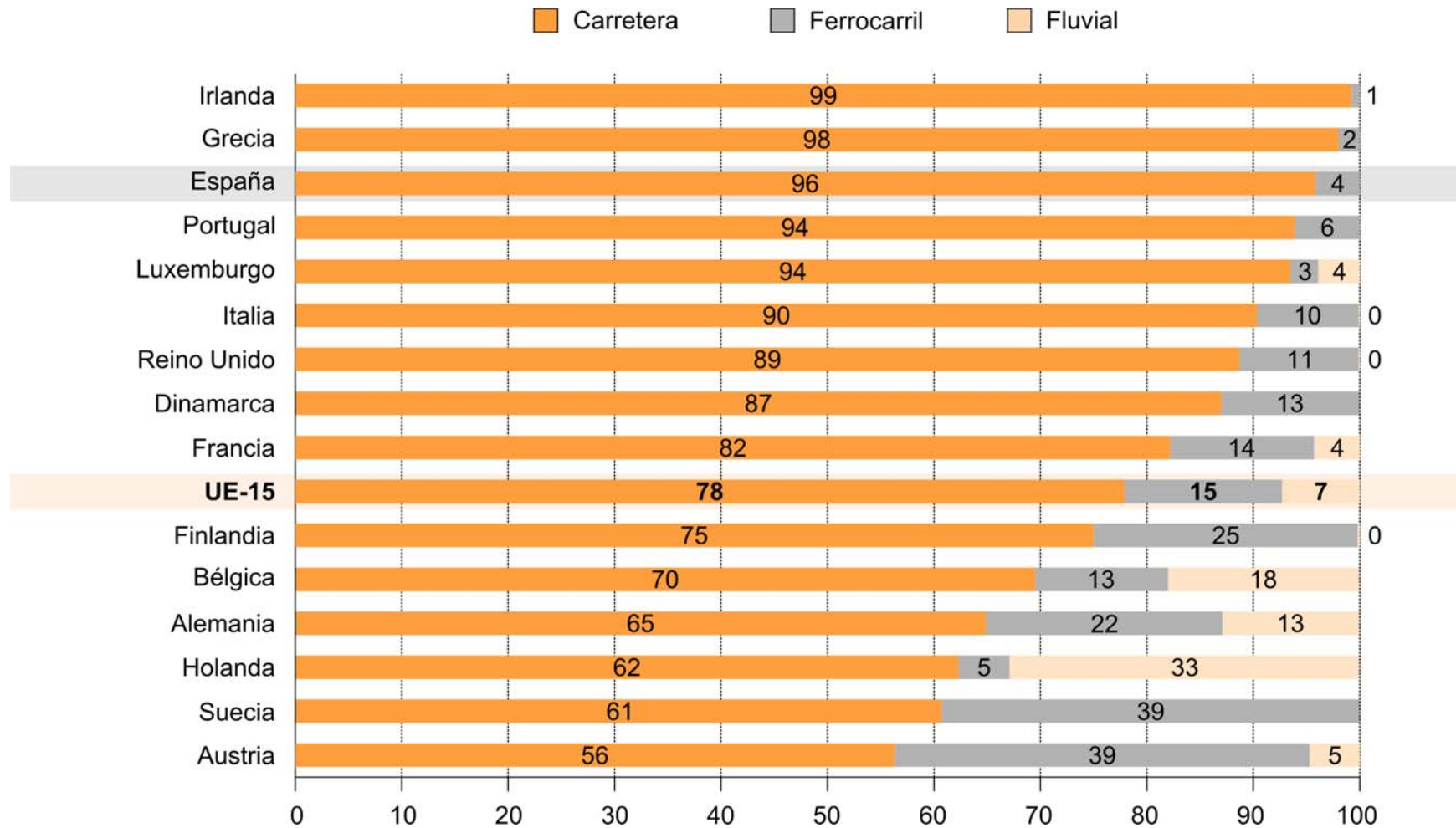
Reparto modal terrestre de pasajeros de larga distancia en la UE.
% pasajeros-kilómetro - 2010



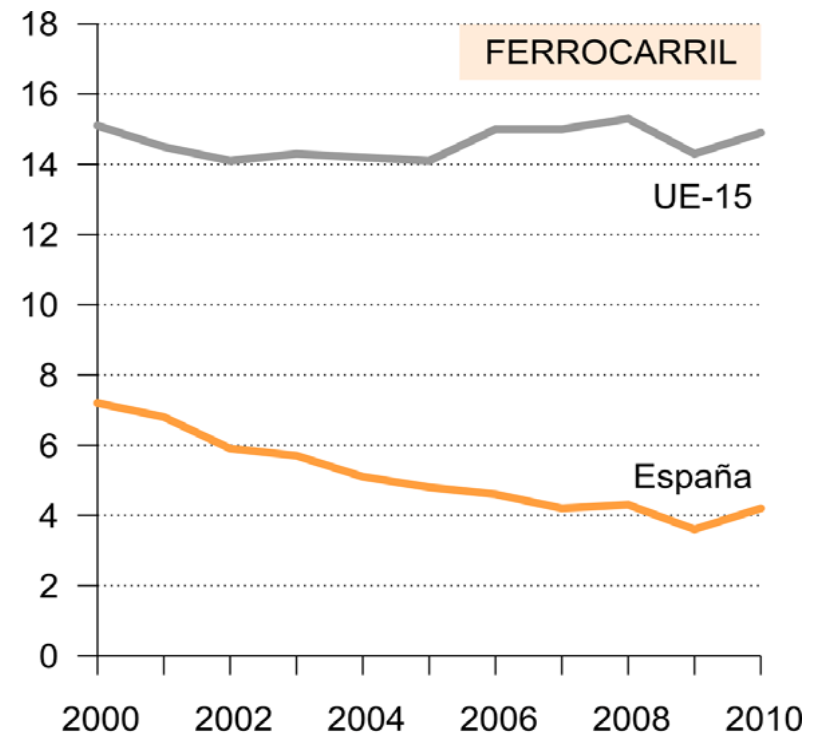
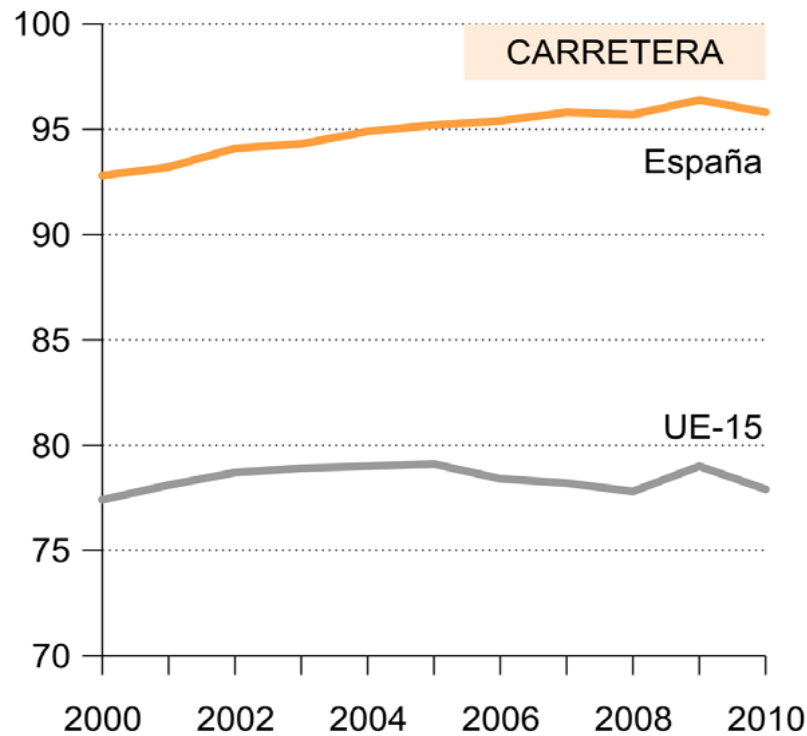
Evolución del reparto modal terrestre de pasajeros según modos España y UE. %de pasajeros-km. 2000-2010



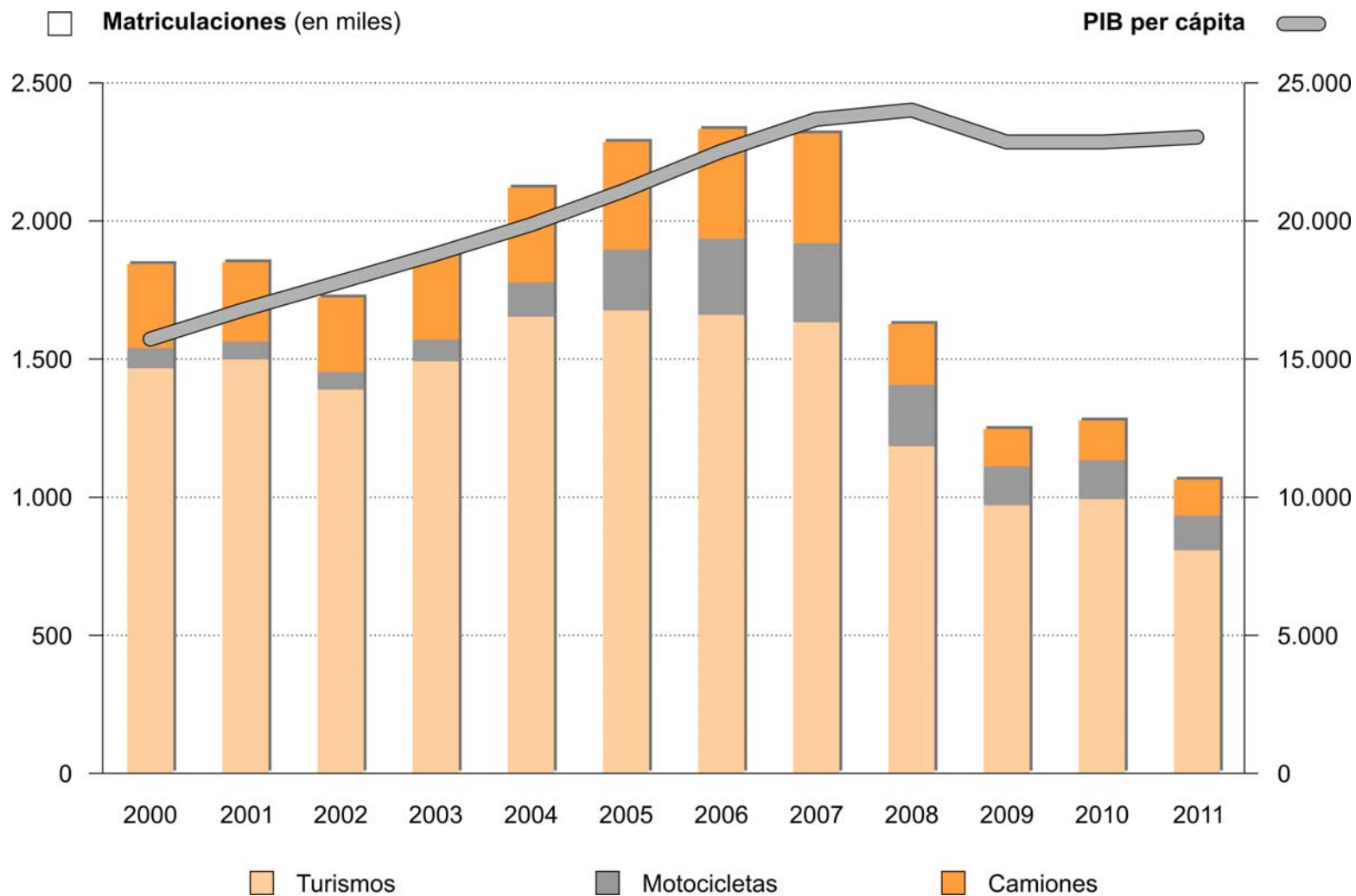
Reparto modal terrestre de mercancías de larga distancia en la UE. % toneladas-kilómetro. 2010



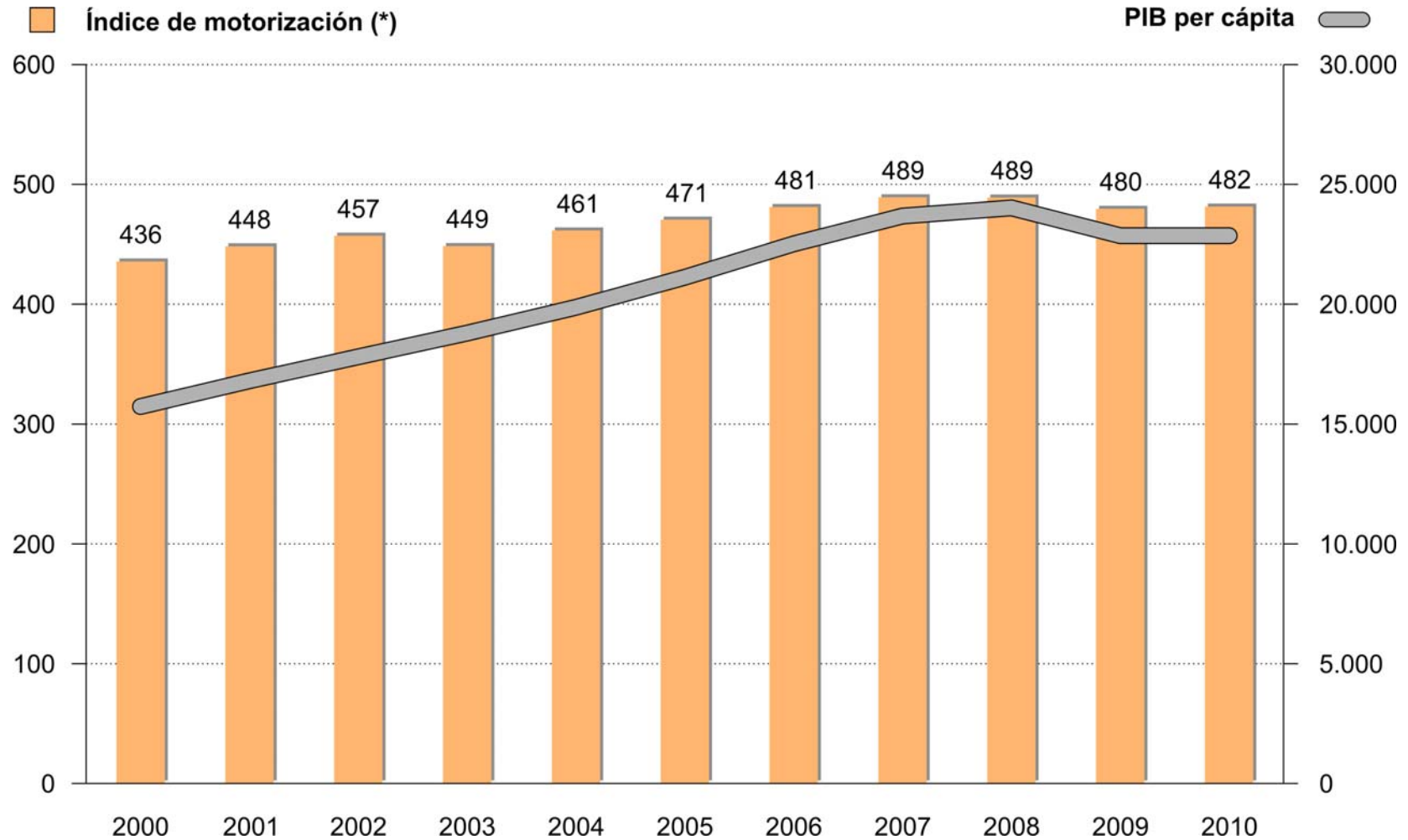
Evolución del reparto modal terrestre de mercancías según modos de transporte en España y la UE. En porcentaje de toneladas-km. 2000-2010



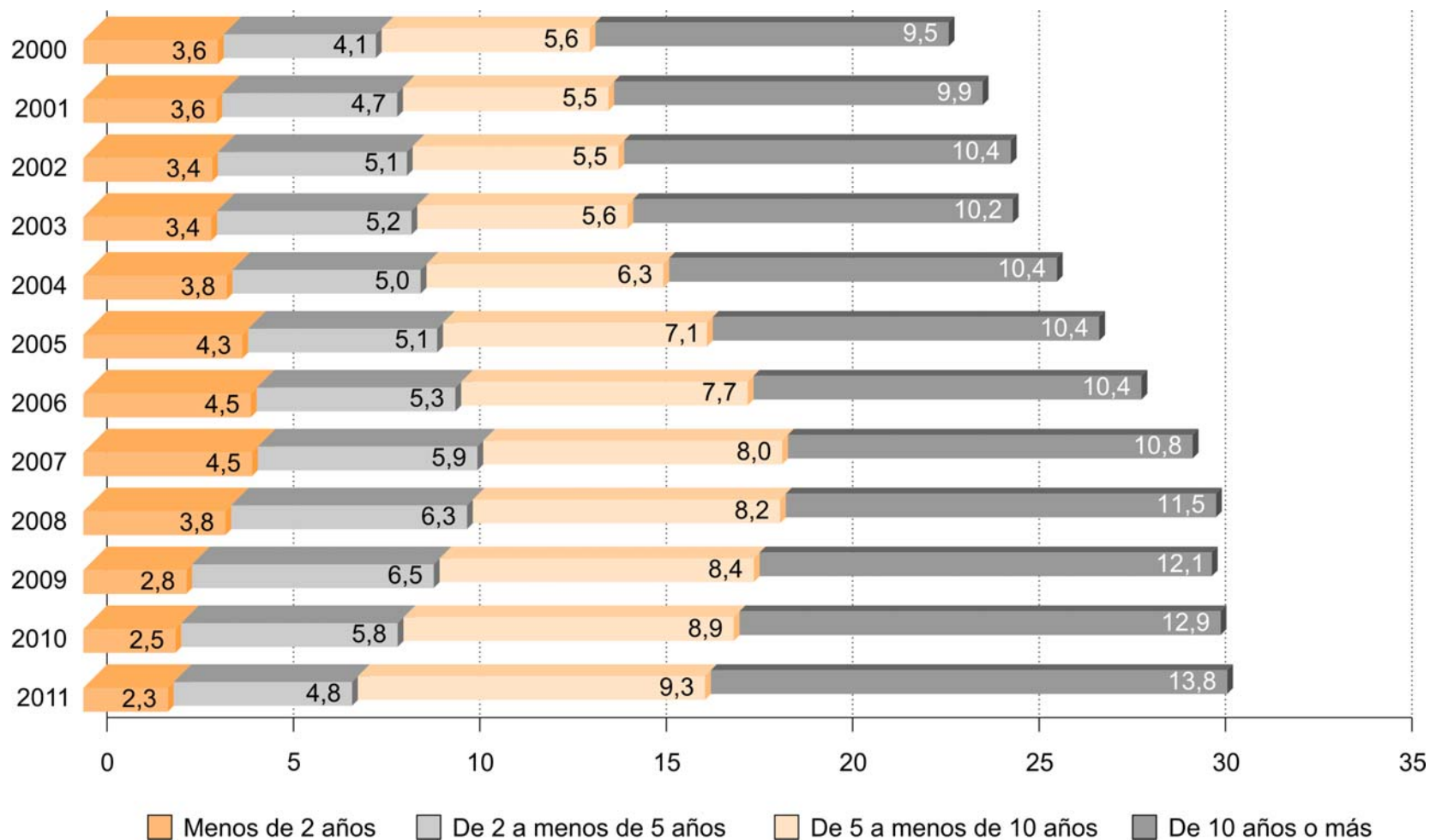
Evolución de la matriculación de vehículos y del PIB per cápita en España. 2000-2011



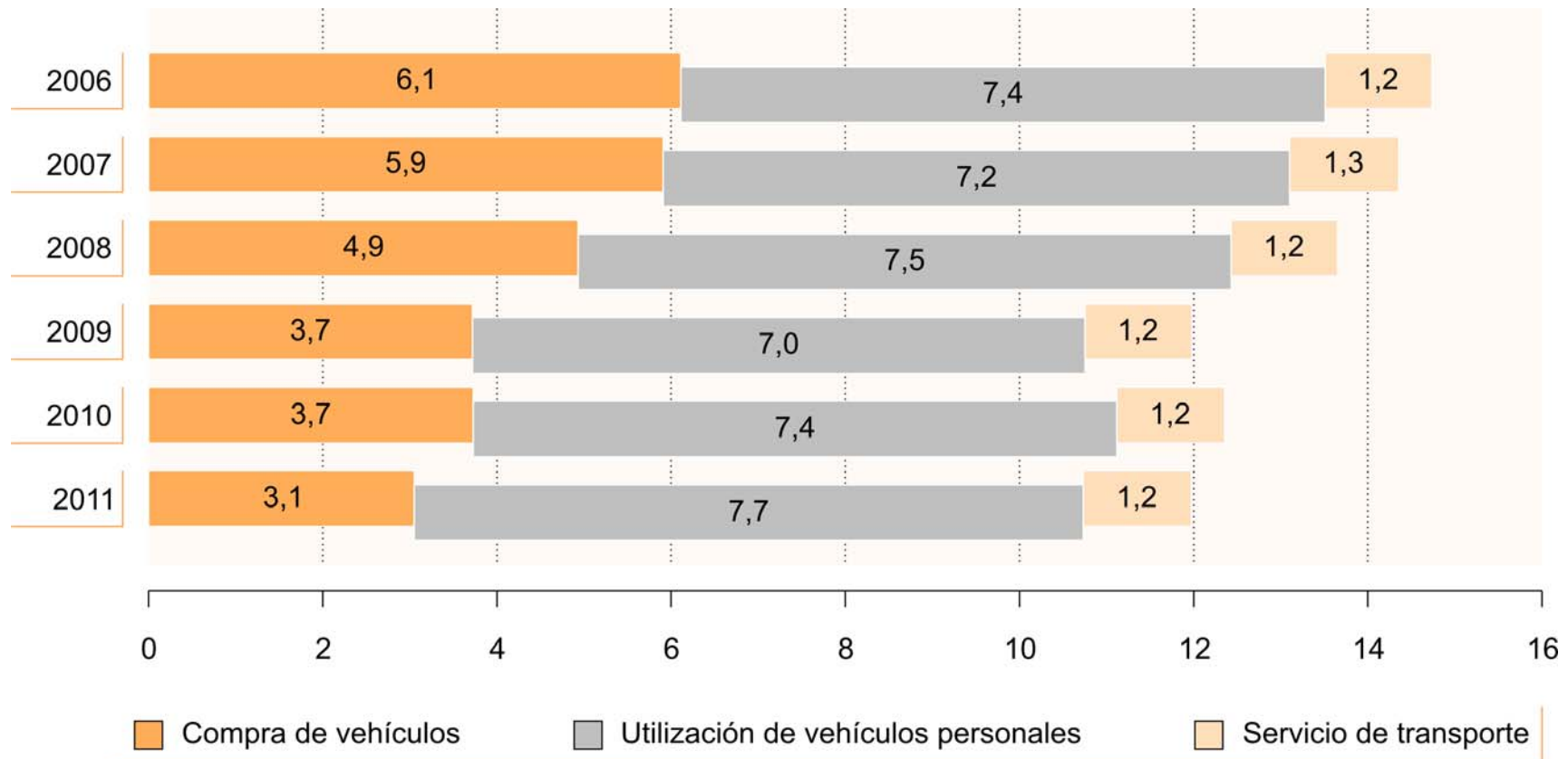
Evolución del índice de motorización y del PIB per cápita en España. 2010

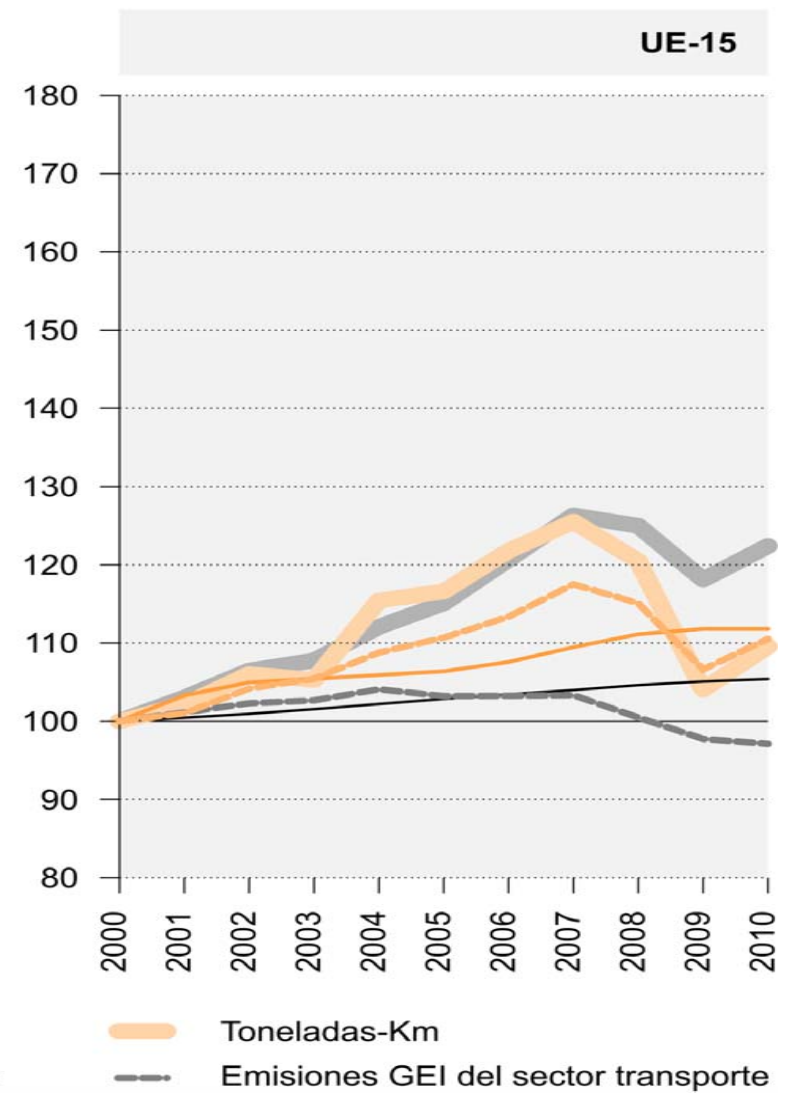
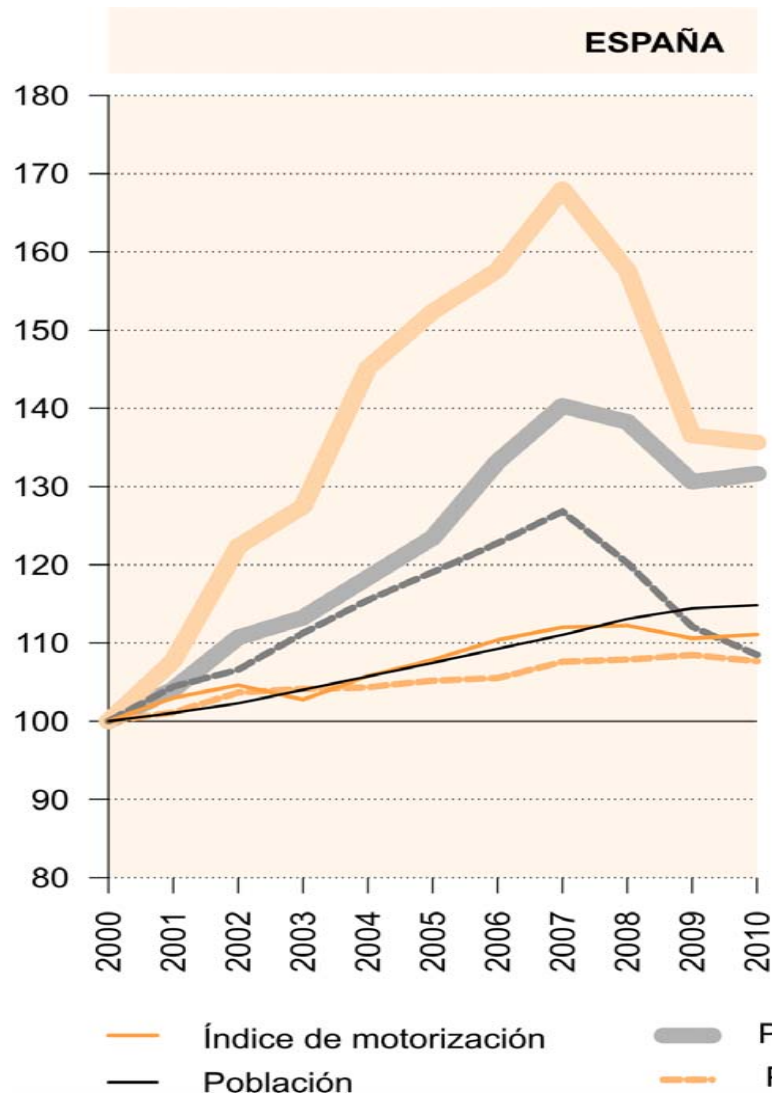


Evolución del parque de vehículos por antigüedad. En millones. 2000-2010

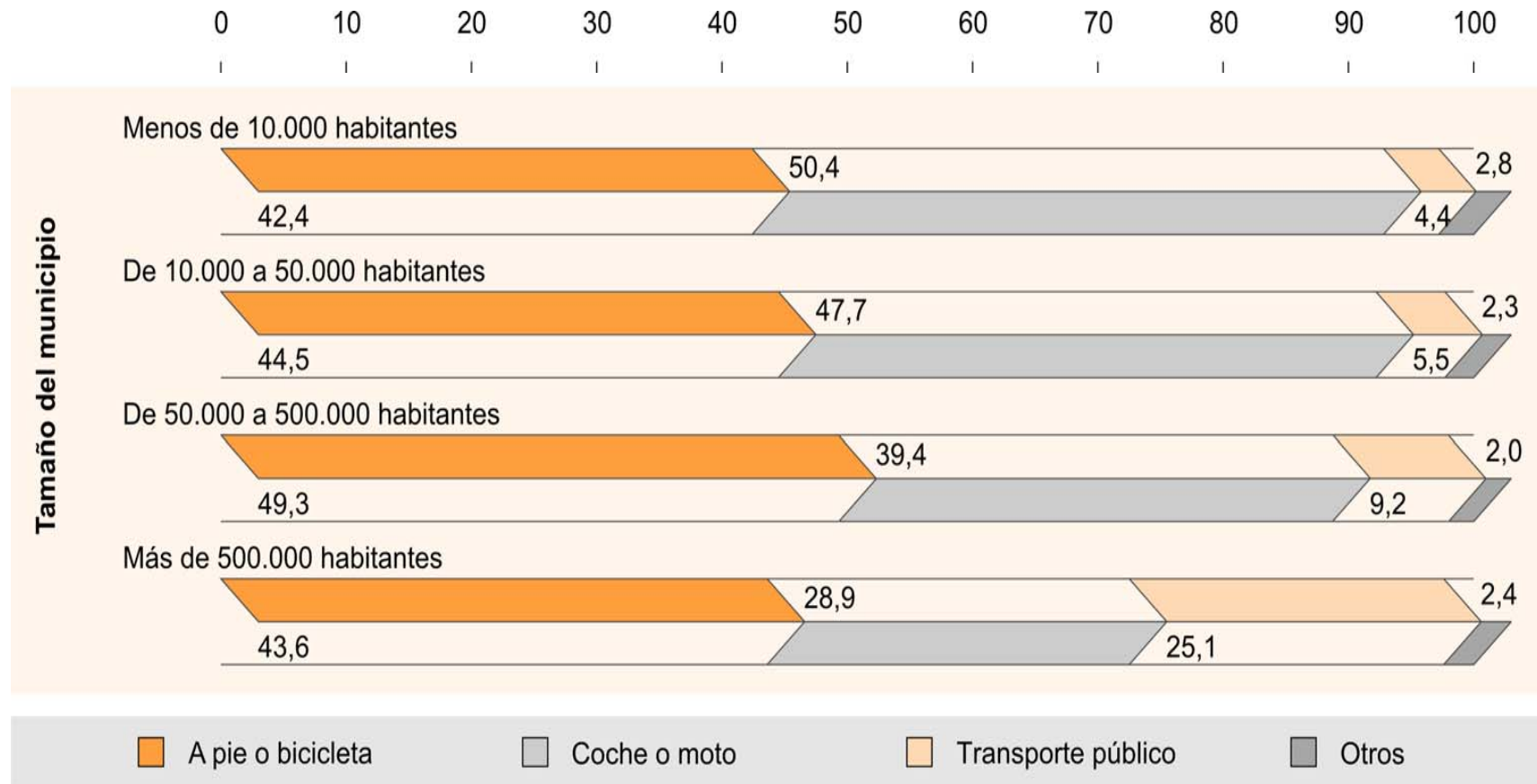


Evolución del gasto medio por hogar en transporte. % gasto medio. 2006-2011



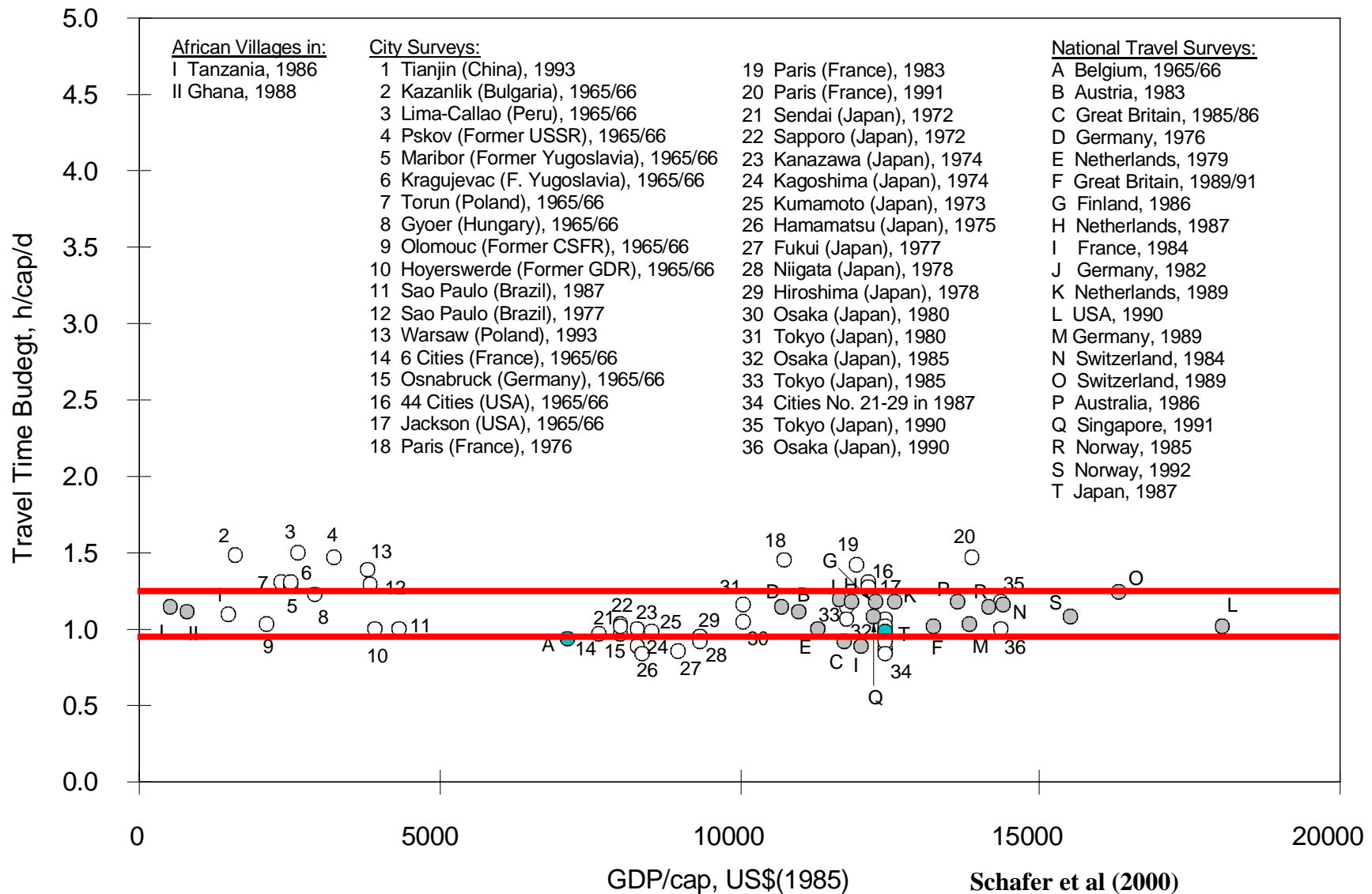


% Desplazamientos según tamaño del municipio y modo de transporte en día medio laborable - 2006

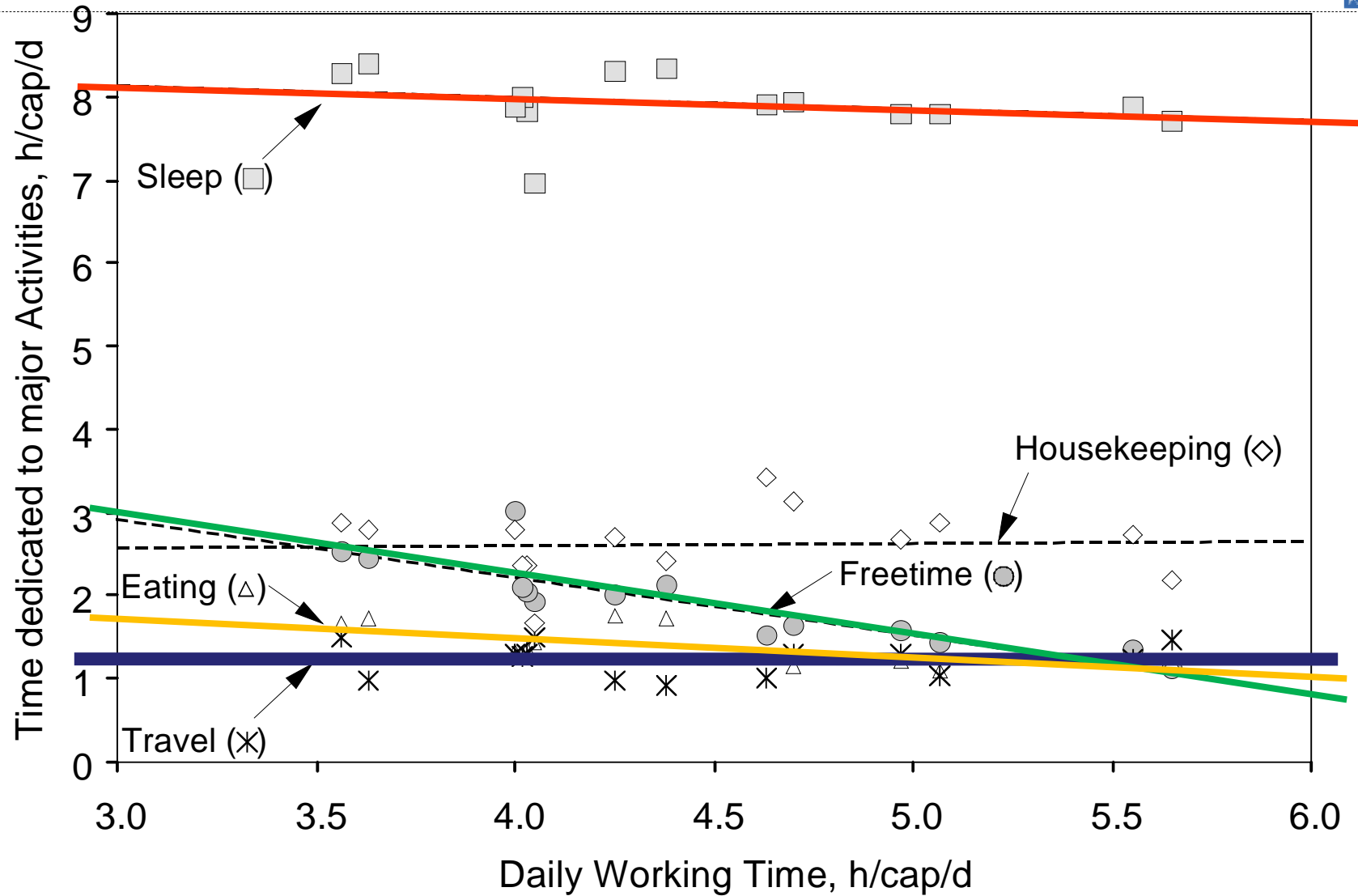




- Enfoques demasiado sectoriales y estrechos
→ largo plazo, enfoques multimodales y multidisciplinares
- Excesivo atención a la mejora de infraestructuras
→ adecuada mezcla medidas de oferta y demanda
- No hay incentivos para impulsar un cambio modal y de comportamientos de movilidad efectivos/ falta de determinación para producir cambios radicales
→ adecuado balance de medidas de gestión de la demanda
- No hay participación real de los agentes afectados
→ asociarlos en el proceso de planificación e implementación



Movilidad: presupuesto temporal universal



Cifras de 11 países y mayores de edad Szalaj et al, citado en Schafer (2000)

La Revolución de Zahavi (1984): *budget-temps*

“El usuario no trata de reducir la distancia de viaje, sino el tiempo dedicado”

Impone dos límites:

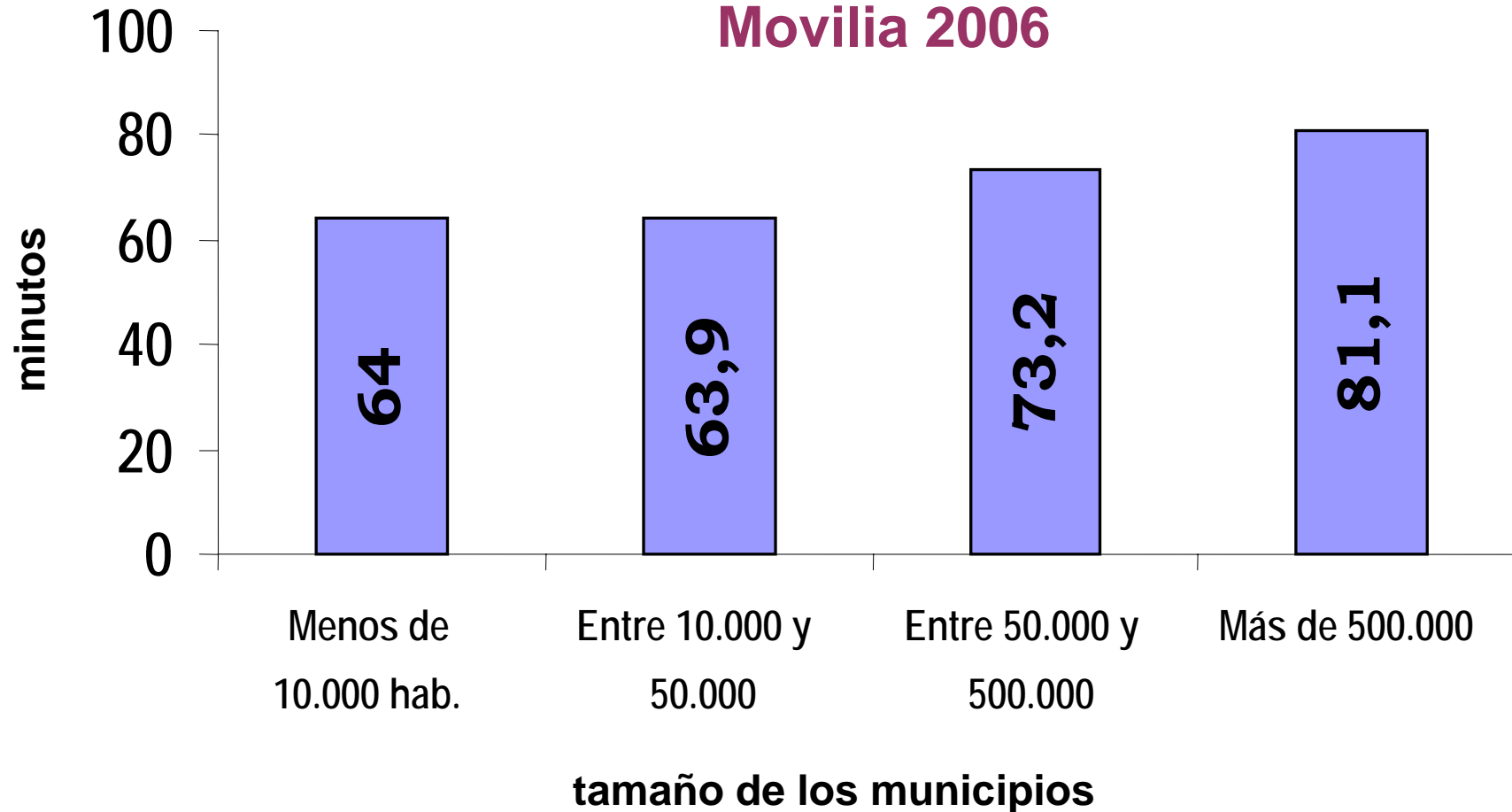
- Temporal: 60-90 minutos/día
- Coste: 5-15% de la renta familiar disponible, según el nivel de motorización y riqueza

Schafer et al (2000)

El tiempo desplazamiento crece con tamaño

tiempo de desplazamiento por persona y día

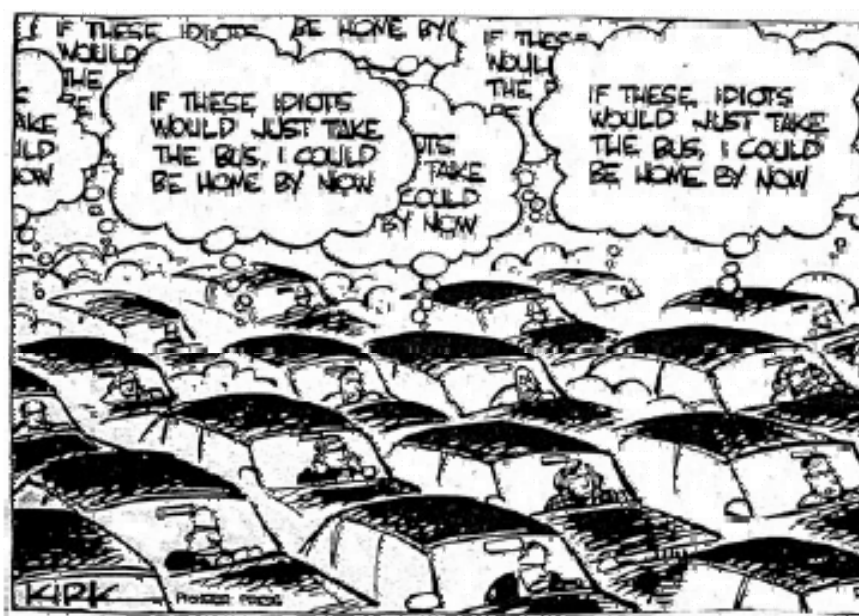
Movilia 2006





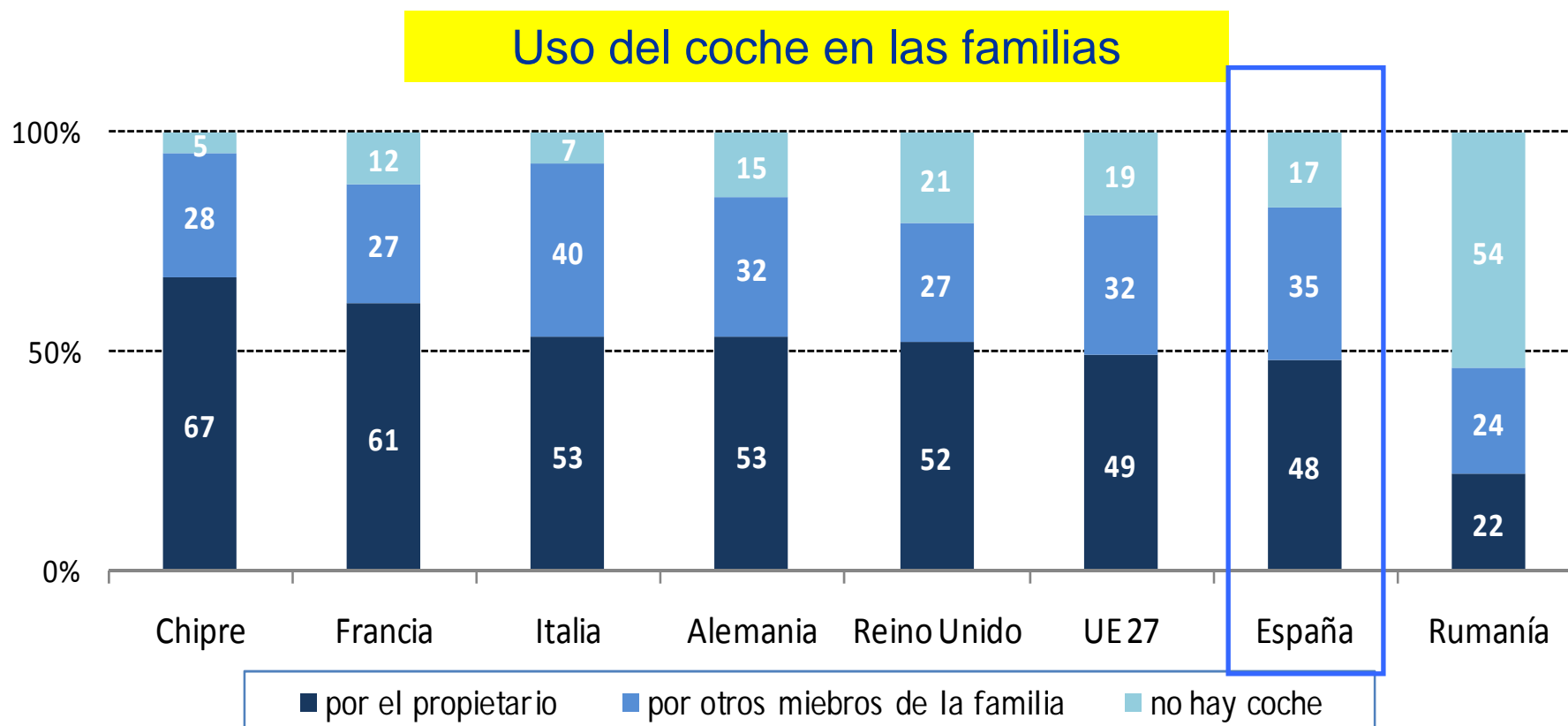
Survey on transportation Issues among the general population in the 27 Member States

Flash Eurobarometer 206b – The Gallup Organization, Hungary

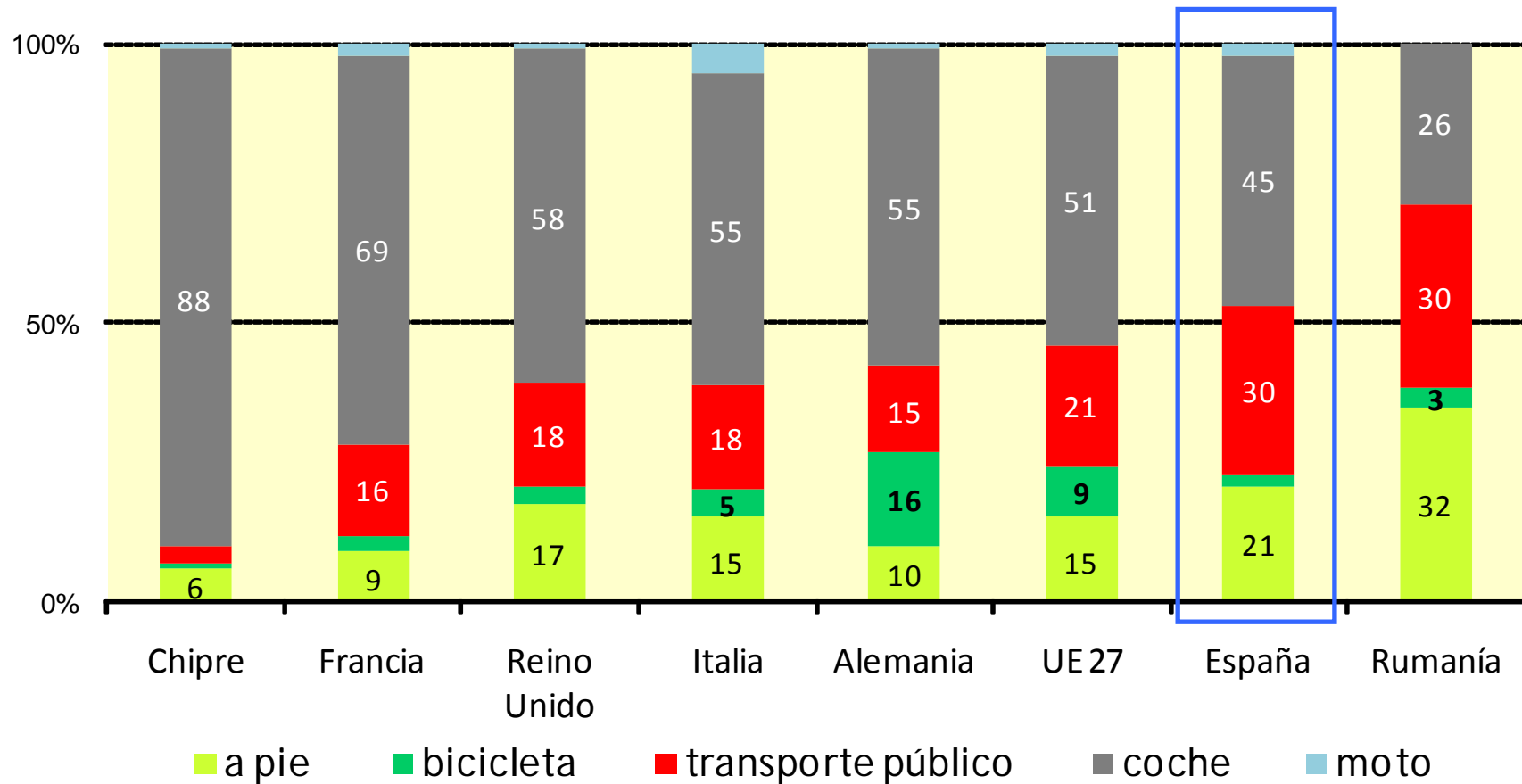


DGTREN: http://ec.europa.eu/transport/index_en.html GALLUP: <http://www.gallup-europe.be>

- Attitudes on issues related to EU Transport Policy (2007)
- Opinión/comportamiento de los ciudadanos en relación con las políticas de transporte en la UE

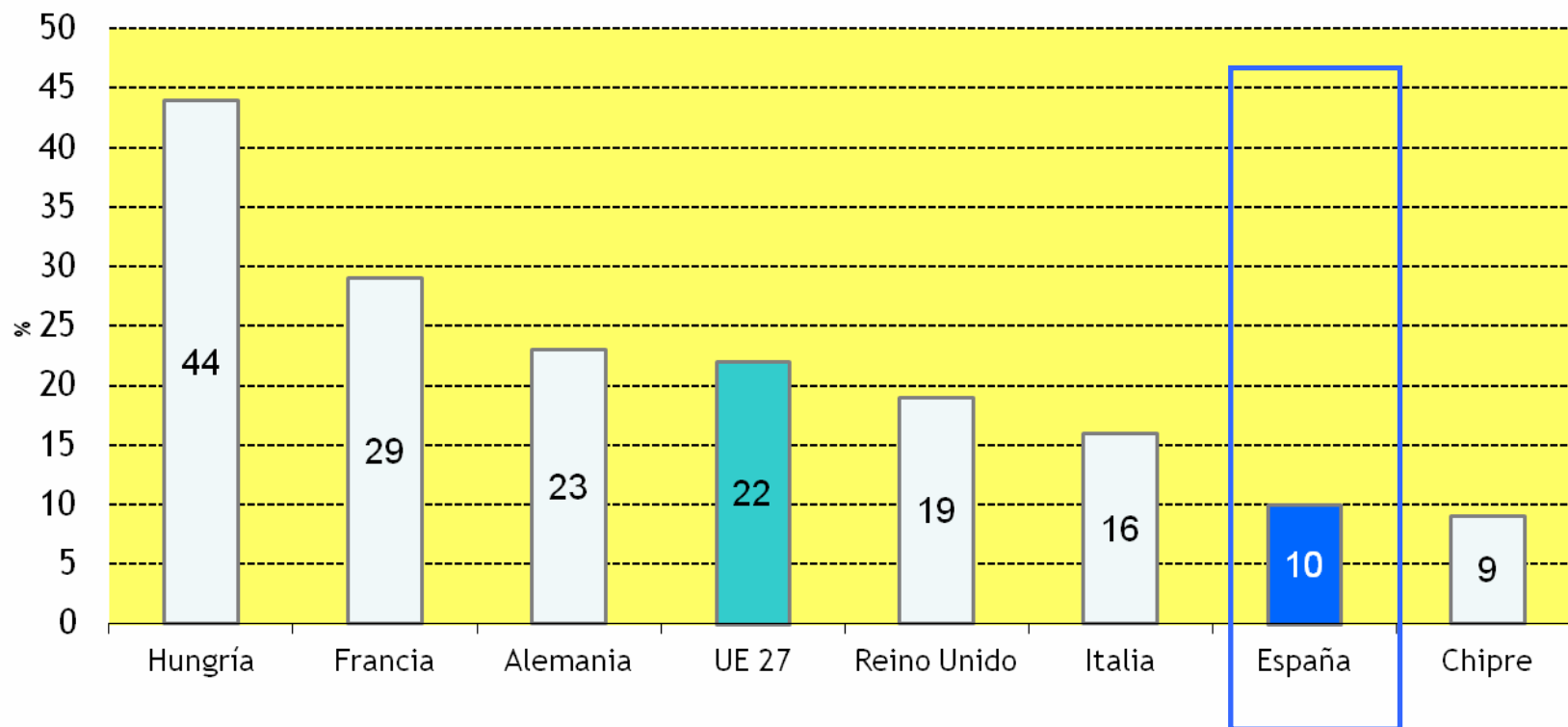


Modo de transporte principal



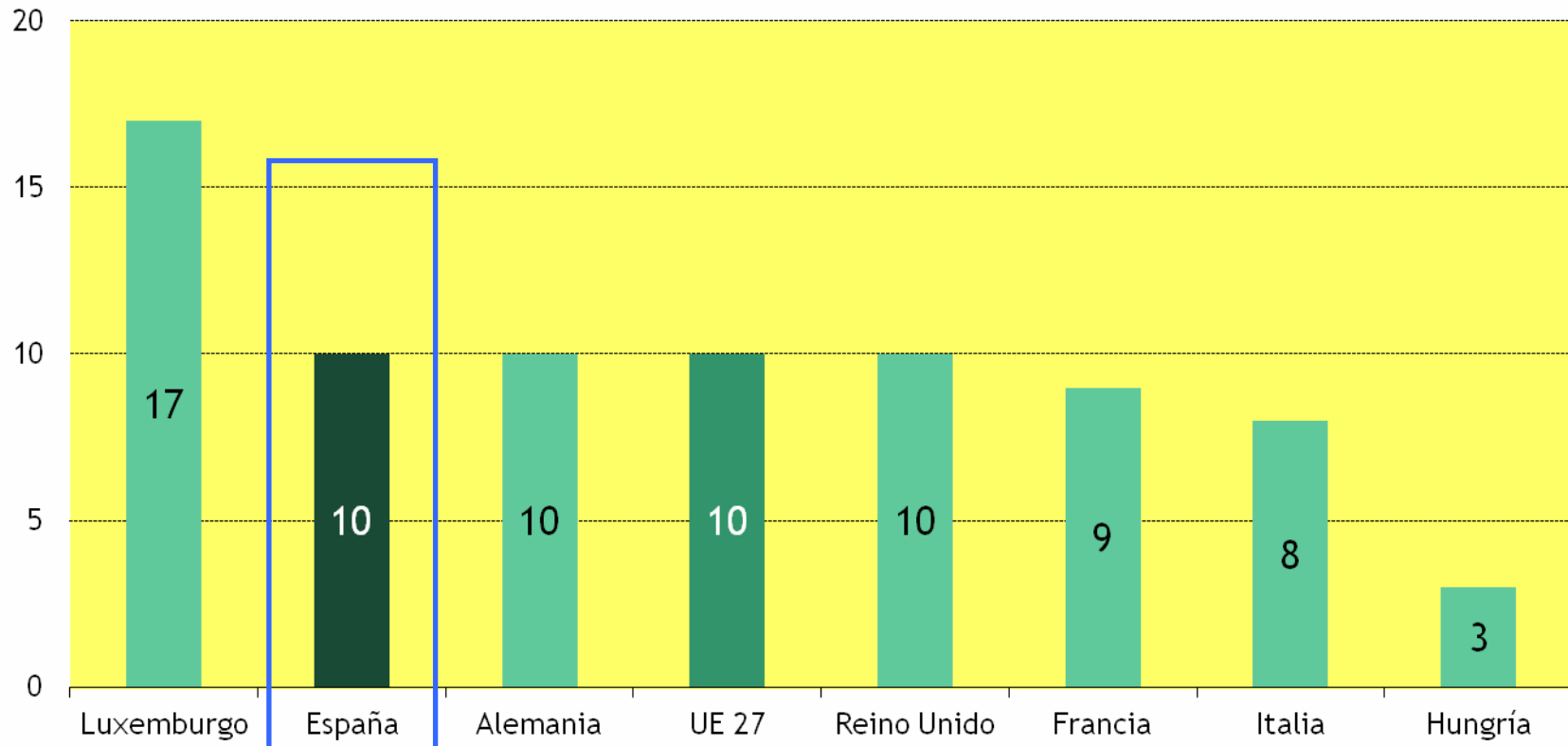
españoles de los europeos más sostenibles

Nunca voy a dejar de utilizar el coche (usuarios coche)



españoles poco apego al coche

% más impuestos para vehículos más contaminantes



españoles baja aceptación de impuestos ambientales,
igual que otros países



TOWARDS A NEW CULTURE FOR **URBAN MOBILITY**

Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana

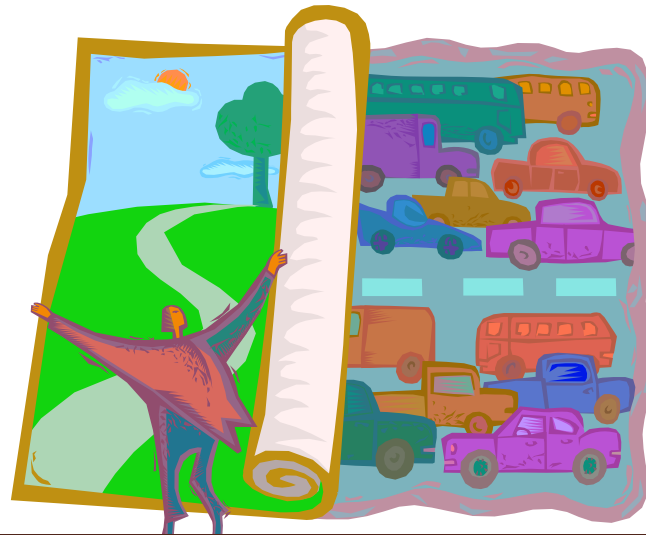
- Reconciliar el desarrollo económico en las ciudades con la calidad de vida y la protección medioambiental
- Estilos de vida menos dependientes del automóvil

Lanzado en 2007 → aprobación final 2008

Las **ciudades** forman el **corazón de la vida europea** y son el **motor de la economía**.

La mayoría de los **europeos viven en ciudades**, y en ellas se genera el **85% de la riqueza**.

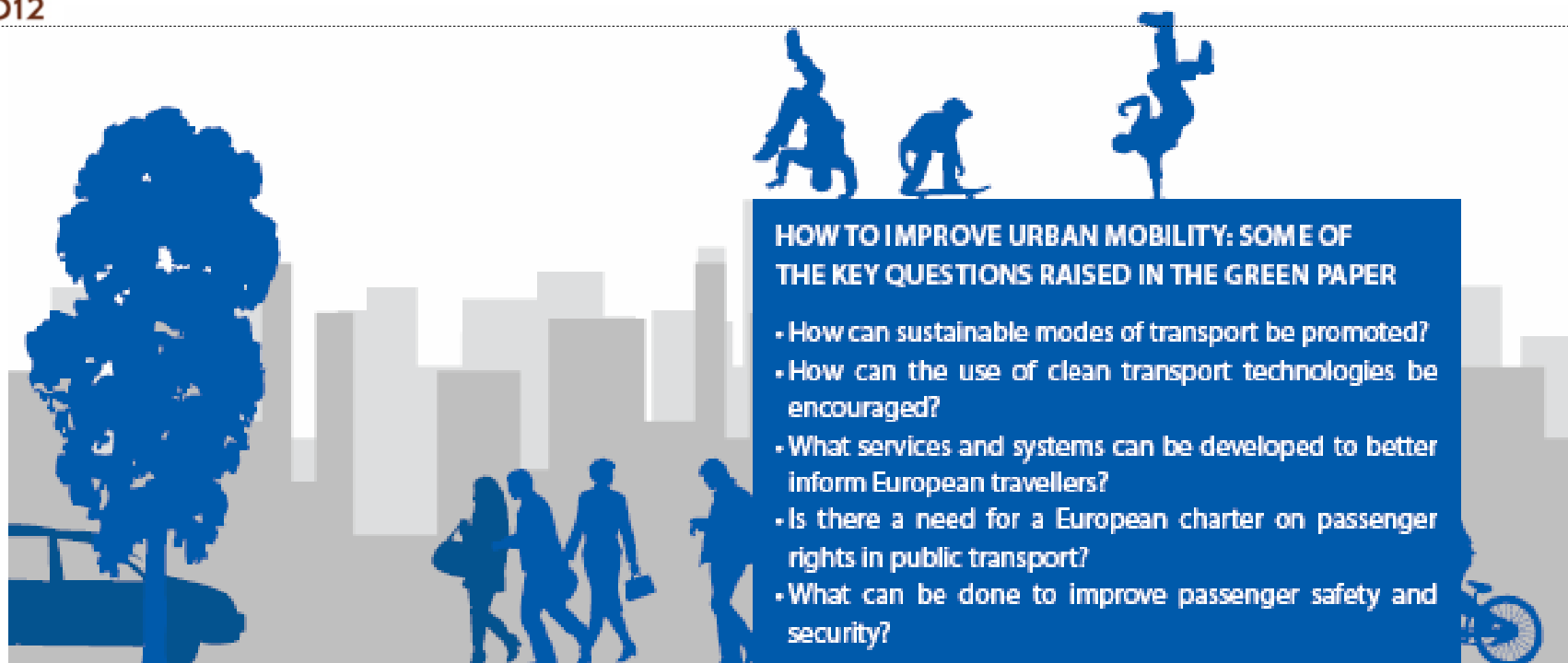
Conseguir una **movilidad urbana sostenible** es crucial tanto para la **calidad de vida** como para la **salud de la economía**.



Pero las ciudades tienen una serie de retos como:

- congestión,
- gases de efecto invernadero,
- ruido y contaminación
- problemas de salud
- seguridad personal
- accidentalidad

Son **problemas comunes** a todas las ciudades, y por ello la UE se compromete a buscar **soluciones comunes** y desarrollar una **nueva cultura de movilidad**



Cómo impulsar los **modos** de transporte **sostenible**

Cómo aumentar la utilización de **tecnologías limpias**

Cómo mejorar los sistemas y servicios de **información**

Necesidad de una carta de los **derechos del viajero TP**

Cómo mejorar la **seguridad** personal y reducir accidentes

LOS 3 PILARES DEL TRANSPORTE URBANO

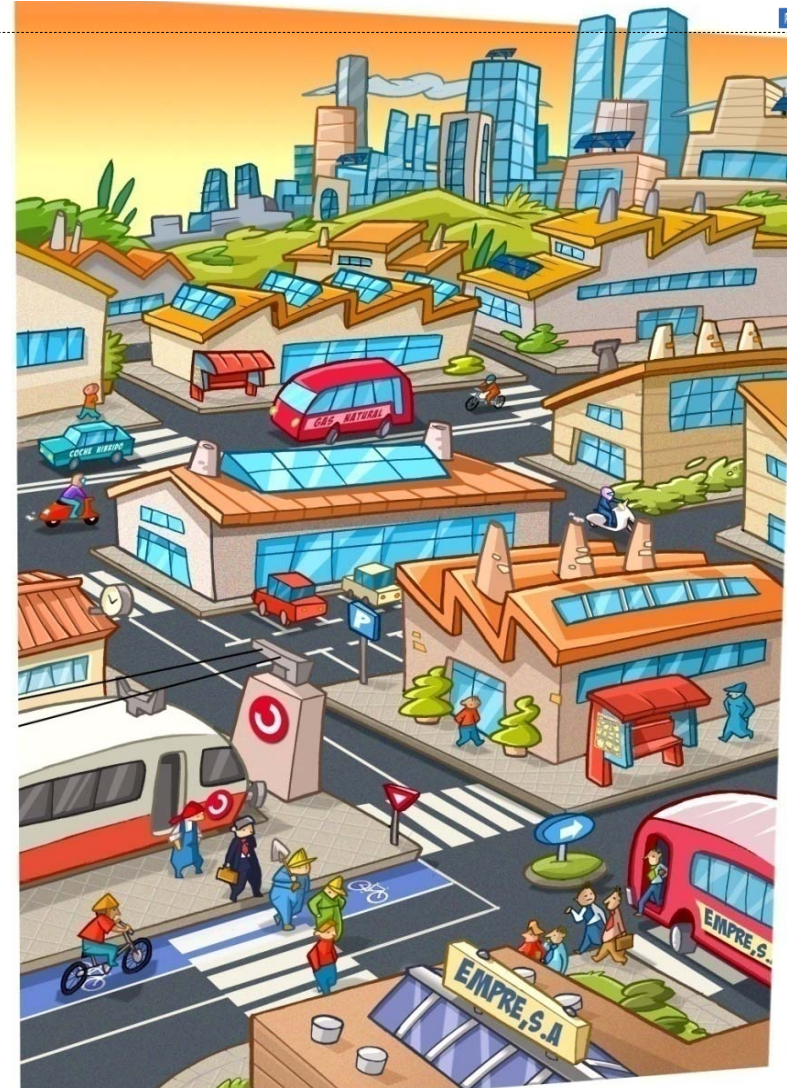
Necesarios en toda política local de movilidad exitosa

- *1er pilar:* Planificación del espacio urbano y control de la expansión de las ciudades
- *2º pilar:* Restricción del uso del coche privado en las áreas urbanas
- *3er pilar:* Desarrollo de un transporte público de calidad.

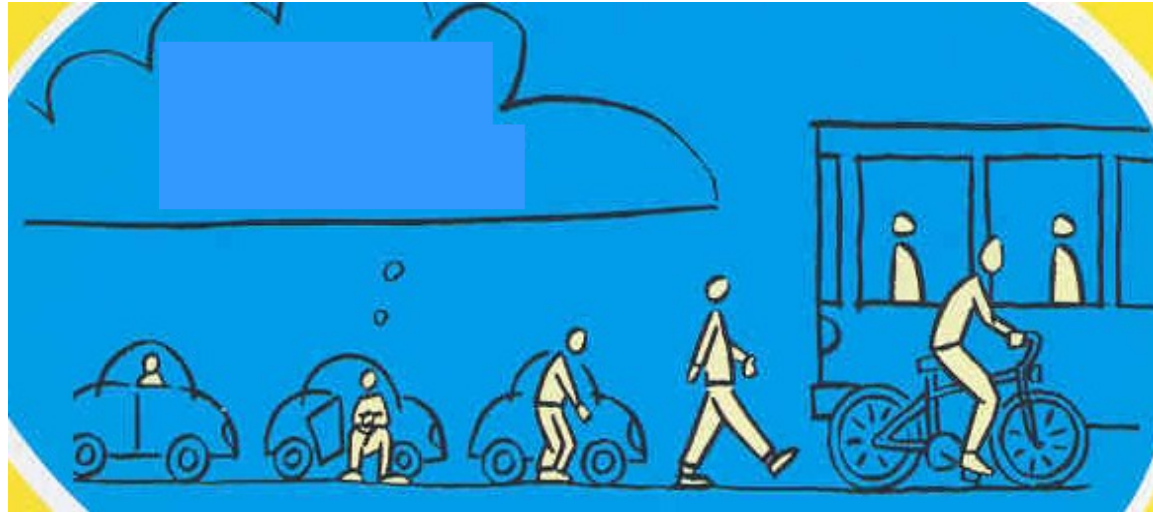
(el TP debe verse siempre como parte de la solución y nunca como un problema)

→ **25 Factores clave:** medidas

- **Prioridad 3** – requisito obligatorio de poner en marcha planes de transporte urbano sostenible a largo plazo **PMUS** (ciudades de más de 100.000 habitantes)
- Y también **PTT**



Planes de Transporte al Trabajo



- **Prioridad 4** – apoyar campañas de concienciación y comunicación para el cambio modal a favor de los modos de transporte más sostenibles

NUEVA CULTURA DE LOS CIUDADANOS

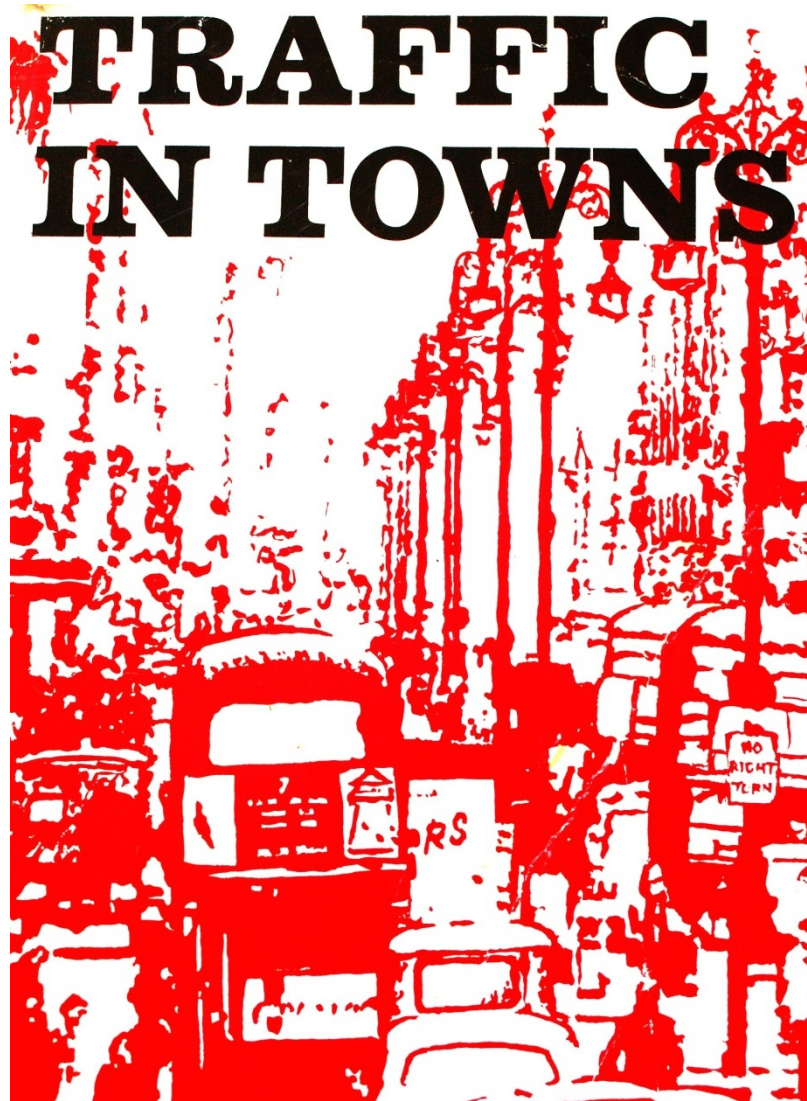
acción largo plazo que modifique las elecciones en materia de movilidad

Goodwin (1997):

focus of mobility analysis must shift from the state of behaviour to changes in behaviour.

(dejemos de analizar cómo es la movilidad y empecemos a pensar cómo cambiar los comportamientos de movilidad)

Hay que incorporar los costes sociales de la movilidad en la toma de decisiones, de forma que la organización de actividades individuales/familiares se hagan procurando el mínimo uso del automóvil



1963 – Informe Buchanan



“Apenas podemos mantener a este monstruo de gran poder destructivo ...y aún así, lo amamos profundamente”

Sir Colin Buchanan

Muchas gracias por su atención

**y pido su colaboración para una
investigación**

<https://www.surveymonkey.com/s/TRANSYT>