



COMPRENDER LA MOVILIDAD

REFLEXIONES Y SUGERENCIAS PARA AVANZAR HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE MÁS EFICAZ, EFICIENTE Y EQUITATIVA



intelligentmobility

Xavier ABADIA PEREZ

www.intelligentmobility.net © 2010

Comprender la movilidad © 2020

Revisado en 2023

Asiento Registral 02/2020/3246

Registre Territorial de Drets de propietat

Intel·lectual

Generalitat de Catalunya



intelligentmobility

Xavier ABADIA PEREZ (1966) es Ingeniero de Caminos (UPC), especializado en Ordenación del territorio, Urbanismo y Transportes.

Su experiencia se inicia trabajando para la administración catalana durante 14 años, primero en la redacción de la primera versión del *Plan Territorial Metropolitano de Barcelona* (dirigido por Albert Serratosa); finalmente formando parte del *Institut d'Estudis Territorials*.

Posteriormente se centra en la dirección técnica de movilidad de la *Fundación RACC*, organización orientada a la defensa del “movilita”, desde el cual realiza tareas de representación nacional e internacional, y genera numerosas auditorías para evaluar la calidad de las infraestructuras públicas de movilidad.

Desde 2010 trabaja como consultor privado (www.intelligentmobility.net) en España y América latina, y compagina con tareas de formación como el *Curso de Gestor de movilidad urbana municipal* (Colegio Caminos Euskadi) o el postgrado Smart Cities (Universitat La Salle - Ramón LLull).



Dedicado a mis padres.

También a todas aquellas personas
cuya colaboración profesional,
además de convertirse en
amistad me han permitido seguir
aprendiendo diariamente .

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

PRÓLOGO

PREFACIO

CAPÍTULOS

- 01 ¿QUÉ SIGNIFICA IMPLANTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?
- 02 LA MOVILIDAD DE PROXIMIDAD: LOS MODOS NO MOTORIZADOS
- 03 CONSEGUIR UN TRANSPORTE PÚBLICO ATRACTIVO
- 04 LA MOVILIDAD MOTORIZADA (PRIVADA)
- 05 MALOS HÁBITOS QUE AFECTAN A LA MOVILIDAD COLECTIVA
- 06 ¿LEGISLAR PARA TRANSFORMAR O PARA RECAUDAR?
- 07 INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES. ¿UN OXÍMORON?
- 08 EXTERNALIDADES I: “ 0 ACCIDENTES”, ¿UTOPIÍA O REALIDAD?
- 09 EXTERNALIDADES II: CONTAMINACIÓN
- 10 EL RETO ENERGÉTICO EN LA MOVILIDAD
- 11 LA MOVILIDAD DE MASAS
- 12 SMART MOBILITY: ¿MÁS (INTEL)IGENCIA QUE SENTIDO COMÚN?
- 13 LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
- 14 VISIONES DE UN FUTURO PRÓXIMO
- 15 DECÁLOGO DE RECOMENDACIONES

PRESENTACIÓN

*Tener buenas intenciones no quiere decir
hacer las cosas adecuadamente.
(Tracy Chapman 1984)*

*El sentido de un objetivo no es alcanzarlo,
sino perseguirlo
(Jordan B. Peterson. 2018)*

Prefacio

Xavier Abadia (Junio 2020)

La movilidad sostenible dispone ya de una experiencia de 30 años, durante los cuales su aplicación se ha ido extendiendo en diferentes países del mundo, acumulando casos de éxito y ganado complejidad en los procedimientos y herramientas de aplicación, incorporando la participación social en la elaboración de los planes de movilidad.

La tecnología ha irrumpido en la última década ayudando a superar parte de las barreras que proceden sobre todo de las propias limitaciones humanas, mejorando las fuentes de información para hacerlas más robustas y asequibles en tiempo real, facilitando de este modo una gestión inmediata, y si cabe remota de los comportamientos de los usuarios.

La emergencia climática marca una línea roja temporal, cuya proximidad nos obliga como especie a acelerar cada vez más los cambios de hábitos sociales, entre ellos los asociados a la dependencia del vehículo motorizado pero, sobre todo, de las fuentes de energía derivadas del petróleo.

Aún con todo ello, los avances no se corresponden con lo que cabría esperar después de tres décadas, a tenor de la evolución que presenta el principal indicador: la distribución modal de la mayoría de ciudades. La resistencia al cambio, que forma parte de la naturaleza humana, puede considerarse uno de los principales factores de oposición. Pero la experiencia profesional permite observar otros que en realidad tienen mayor incidencia.

En movilidad, un buen plan es el 50% de la tarea necesaria para la transformación. El otro 50% es la gestión cotidiana realizada para implementarlo a buen fin.

Lamentablemente los resultados en movilidad no suelen ser inmediatos, en cuanto que afectan a hábitos arraigados y su coste suele ser elevado. Se requieren algunas décadas de trabajo sostenido (largo plazo) para conseguir modificarlos. Pero sin técnicos formados en movilidad, difícilmente cualquier plan puede ser garantía de éxito.

Los procesos de implantación bajo recursos

siempre escasos, y la mirada crítica de los habitantes y responsables políticos, requiere de profesionales que además de los conocimientos técnicos, deben abordar aspectos de motivación y empatía social que implican una ciertas habilidades de comunicación y convencimiento (que no se aprenden en las universidades), comenzando por los propios políticos, cuyos horizontes suelen corresponderse con sus períodos electorales (corto plazo).

Padecemos además de una escasa cultura de la comprobación de los resultados, motivo por el cual también se desconocen los efectos reales y en el fondo, la pérdida de recursos públicos si no funcionan como se esperaba. Los foros, webs y congresos se llenan de casos “de éxito”, pero de la mayoría se desconoce realmente el nivel de mejora conseguido, que suele expresarse de un modo subjetivo. Y se esconden los de fracaso, cuando son precisamente los que permitirían evitar repetir los errores de otras muchas prácticas aplicadas de forma similar. Se trata muchas veces de

implantaciones que no funcionaron debido sobre todo a proyectos mal concebidos o aplicados sin los conocimientos necesarios. Pero lo peor es sobre todo es la desconfianza o desmotivación social generada si no funcionan, además del desconocimiento real de los errores que contribuyeron a ello, por la ausencia de protocolos de seguimiento.

Sobre todo en sociedades occidentales, la tendencia educacional hacia el éxito individual antes que el colectivo genera gestiones compartimentadas, incluso dentro de administraciones o empresas con competencias complementarias. La escasa educación en el trabajo pluridisciplinar evita muchas veces una mejor o más rápida implantación de los procesos. No sólo se requieren soluciones técnicas de diseño, sino además incorporar las necesidades sociales, lo cual complica los problemas, y las posibles soluciones.

La experiencia también pone de manifiesto, las contradicciones entre los objetivos y las

soluciones aplicadas; entre los gestores, operadores y usuarios y las formas diversas de entender una misma situación, a veces poco compatibles entre si.

Con el ánimo de transmitir parte de la experiencia profesional, se desea presentar en este documento las reflexiones adquiridas sobre aspectos clave, algunos de los cuales no forman parte de los recetarios habituales.

El privilegio de trabajar en un entidad como la Fundación RACC ha generado un profundo respeto por la defensa de las necesidades de los usuarios además de la importancia que tienen una comunicación social efectiva y democrática para contribuir a evitar malas prácticas, a veces interesadas de sólo unos pocos.

La aparición de las nuevas tecnologías y los necesarios cambios inducidos por la emergencia climática de una transformación profunda del parque motor y de los hábitos de movilidad, están situando la importancia social que adquiere la movilidad cotidiana en

un sociedad que pretenda mejorar su calidad de vida como conjunto, pero también desde la actitud individual.

La irrupción drástica de una pandemia mundial ha acelerado procesos hasta hora altamente resistentes al cambio: ha puesto de manifiesto los excesos que la sociedad venía realizando de muchas maneras, incluida la movilidad; pero también ha demostrado la capacidad real de reorganización (resiliencia) hacia modos más eficientes a pesar de los inconvenientes, como la reducción temporal del uso del transporte colectivo, que se recuperará una vez se disponga de un anti virus.

Se redactó este documento (2020) con la intención última de aportar reflexiones y sugerencias que ayuden a transformar la aplicación práctica de la movilidad, y como resultado, se contribuya a acelerar algo más la transformación hacia una movilidad más sostenible, es decir, a una mayor calidad de vida urbana y personal, pero con un menor