

# Aspectos territoriales de la movilidad

**Carme Miralles-Guasch.** Profesora de Geografía UAB. Directora del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona. España

El crecimiento sostenido de los desplazamientos de personas y bienes que experimentan los países europeos es una cuestión que genera gran preocupación por los impactos sociales y ambientales que conlleva, lo que se ha traducido en la adopción de numerosas políticas e iniciativas en el ámbito de los transportes. Sin embargo, el planteamiento sectorial de estas políticas de transporte provoca que rara vez se hayan podido inducir cambios notables en las tendencias de la movilidad.

La experiencia nos muestra que las propuestas que reiteran el modelo básico de mejora de los servicios de transporte existente (mejoras tecnológicas, o ampliación de infraestructuras) no son suficientes para resolver los problemas que afloran, ya que se olvidan del hecho que la movilidad no viene determinada únicamente por la implantación de la oferta de transportes, sino de muchos otros aspectos de carácter funcional y territorial. Además los elementos que configuran el territorio no se relacionan causalmente entre sí, sino que lo hacen de forma dialéctica<sup>1</sup>. Es decir, la planificación de los usos del suelo puede configurar determinados patrones de movilidad, pero al mismo tiempo la existencia de las diferentes formas de transporte puede determinar los desarrollos en el uso del suelo. El hecho de que estos dos elementos (uso del suelo y medios de transporte) se influyan mutua y simultáneamente hace que la integración de las dos políticas de planificación respectivas sea necesaria para ajustar los desequilibrios entre las necesidades y las posibilidades de desplazarse.

Aunque son todavía escasos los ejemplos de legislación transversal en materia de movilidad, existen algunos proyectos de investigación y experiencias concretas en el entorno europeo<sup>ii</sup> de las que se pueden extraer una serie de reflexiones comunes sirvan para plantear las recomendaciones o buenas prácticas que requiere una integración eficaz en las políticas del suelo y del transporte.

Cuatro son los puntos estratégicos comunes

1. De todos estos trabajos se deduce la necesidad de vincular planeamiento del suelo con accesibilidad, entendiendo que ésta es la capacidad que un territorio ofrece a cada ciudadano, con la mayor independencia posible de sus condicionantes económicos y sociales, de llegar en condiciones razonables a todos aquellos lugares que sustentan el normal desarrollo de la vida laboral y social. Es decir, una ubicación es más accesible cuanto más universales son los medios de transporte disponibles para desplazarse hasta ella. De lo que se deduce que no es la infraestructura la que crea accesibilidad, sino el servicio que la recorre. En este contexto la experiencia de los dos casos estudiados en Holanda (políticas de ABC y VINEX) subraya la conveniencia de establecer las calificaciones del suelo en función de su accesibilidad con distintos medios de transporte. Esto consiste en la clasificación de los distintos espacios de un municipio o de una región según la facilidad de acceso (en el presente y en el futuro) en transporte privado, público o en medios no motorizados. Y también la introducción de requisitos en los instrumentos de planificación para favorecer aquellas actividades que mejor aprovechen la oferta de transporte público.

2. Otro de los puntos en común hallados en estos estudios es que la mejora de la oferta de medios de transporte alternativos al automóvil no es suficiente por sí misma para modificar la tendencia existente a incrementar continuamente el uso del automóvil. Por ello se muestra evidente que para conseguir un mayor trasvase de desplazamientos al transporte colectivo y a los medios no motorizados deben implantarse instrumentos que afecten el coste de utilización del automóvil. Cabe decir que el concepto de coste se extiende más allá de su definición estrictamente económica para incorporar también los costes temporales, sociales y ambientales. Aunque son las dimensiones temporales y económicas las que percibe el usuario de forma más directa. En este contexto las medidas que se apuntan son: gravar tanto su uso como su posesión, ya que la utilización del vehículo viene determinada, básicamente, por su disponibilidad. E incrementar el coste temporal relativo del viaje en coche reduciendo su velocidad de circulación o aumentando la velocidad de los medios alternativos. También se presta especial atención a la limitación de plazas de aparcamiento como estrategia disuasoria de utilización del vehículo privado

3. La financiación del transporte colectivo tiene un lugar destacado en todos los estudios analizados, si se quieren unas infraestructuras y unos servicios de transporte que puedan competir con el vehículo privado. En el conjunto de los países europeos existe una amplia panoplia de mecanismos para generar los ingresos necesarios para cubrir los gastos de explotación del transporte público, sin embargo muchos de ellos están sujetos a coyunturas políticas o tienen una fuerte oposición social. Para superar esta situación se propone la regulación de las condiciones de explotación a nivel legislativo, es decir mediante leyes de financiación del transporte. Otro mecanismo propuesto es la ampliación de las fuentes de financiación con la incorporación de sectores sociales y económicos que estén directamente beneficiados de las nuevas ofertas de transporte.

4. Por último se reclama también la necesidad de mejorar la coordinación de las administraciones, tanto a nivel vertical como horizontal, para lograr una correcta implicación de las políticas planificadas y una mayor financiación del sistema de transporte. Los principales problemas para alcanzar esta coordinación se encuentran en el incumplimiento de las directrices o políticas nacionales o regionales por parte de las autoridades locales ya que existe una cierta resistencia a la aplicación de políticas *top-down*. Por lo que estas políticas generales tendrían que estar más participadas por las autoridades locales. Y también en la instrumentalización de las políticas de suelo y transporte como elemento de competición entre municipios próximos. Con lo que una mala utilización de un instrumento concreto de planificación puede hipotecar por completo los objetivos de una amplia política pública de planificación territorial y de movilidad.

---

<sup>i</sup> Miralles-Guasch, Carme (2002) *El binomio imperfecto*. Ariel. Barcelona

<sup>ii</sup> **Proyectos europeos analizados:**

TRANSLAND: Integration of Transport and Land Use Planning. <http://www.inro.tno.nl/translan>.

LEDA: Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities. <http://www.ils.nrw.de/netz/leda>.

DANTE: Designs to Avoid the Need to Travel in Europe. <http://www.cordis.lu/transport/src/dantere.htm>.

SESAME: Derivation of the relationship between land use, behaviour patterns and travel demand for political and investment decisions. <http://www.cordis.lu/transport/src/sesamerep.htm>.

PLUME: Planning and Urban Mobility in Europe. <http://www.lutr.net/deliverables.asp>.

TRANSPLUS: Transport Planning, Land Use and Sustainability. <http://www.transplus.net>.

**Estudios de caso:**

Reino Unido: Planning Policy Guidance Note 13: Transport <http://www.planning.odpm.gov.uk/ppg/index.htm>

Holanda: Política de localización de empresas ABC. [http://www.inro.tno.nl/translan/cases\\_prio/01-ABCpolicy.pdf](http://www.inro.tno.nl/translan/cases_prio/01-ABCpolicy.pdf)

Holanda: Política de nuevos desarrollos residenciales VINEX. [http://www.inro.tno.nl/translan/cases\\_prio/VINEXpolicy.pdf](http://www.inro.tno.nl/translan/cases_prio/VINEXpolicy.pdf).

Alemania: Messestadt Riem en Munich. [http://www.messestadt-riem.com/msr/default\\_e.htm](http://www.messestadt-riem.com/msr/default_e.htm).

Francia: Pllan de Déplacement Urbain de Estrasburgo. <http://transnord.schilick.free.fr/pdu/doc/index.htm>