

La región de los 30 minutos: retos para la movilidad sostenible más allá de los centros urbanos densos

*XXI JORNADA TÉCNICA
OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA*

EL RETO DE LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Dr. Aaron Gutiérrez

Departamento de Geografía – Universitat Rovira i Virgili
Grupo de Investigación de Análisis Territorial y Estudios Turísticos (GRATET)

Tarragona – 11/10/2024



Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Grupo de Investigación de Análisis Territorial y Estudios Turísticos

Ámbitos de interés: Planificación Urbana y Territorial, Transportes y Movilidad, Turismo, Emergencia Climática, Cambio global y Sostenibilidad.

Proyectos recientes en el ámbito de la planificación de los transportes y la movilidad:

- *Big Data para analizar la movilidad y optimizar los servicios de transporte público (Escola d'Administració Pública de Catalunya)*
- *La sostenibilidad financiera y ambiental del sistema de movilidad en las grandes áreas urbanas de Catalunya después de la Covid-19 (Generalitat de Catalunya)*
- *Covid-19 y movilidades en territorios turísticos: cambios de pautas y su efecto sobre la salud física y mental de visitantes y residentes (Banco Santander – CRUE – CSIC)*
- *Movilidad de los visitantes en la ciudad de Barcelona después de la Covid-19: Análisis y orientaciones para el fomento de una movilidad social y ambientalmente sostenible (VISITMOB) (Fundación LaCaixa y Ayuntamiento de Barcelona).*

Temas clave de la presentación

- 1-** Contexto y reto: la necesaria visión metropolitana/regional en la transición hacia la “nueva” movilidad
- 2-** De la “ciudad de los 15 minutos” a la “región de los 30 minutos” – apuesta por una planificación integrada y multiescalar
- 3-** La “región de los 30 minutos” – una mirada más allá del corazón denso de las grandes áreas metropolitanas
- 4-** El Camp de Tarragona como ejemplo
- 5-** ¿Cómo afrontar este reto? (orientaciones básicas – investigación y práctica)

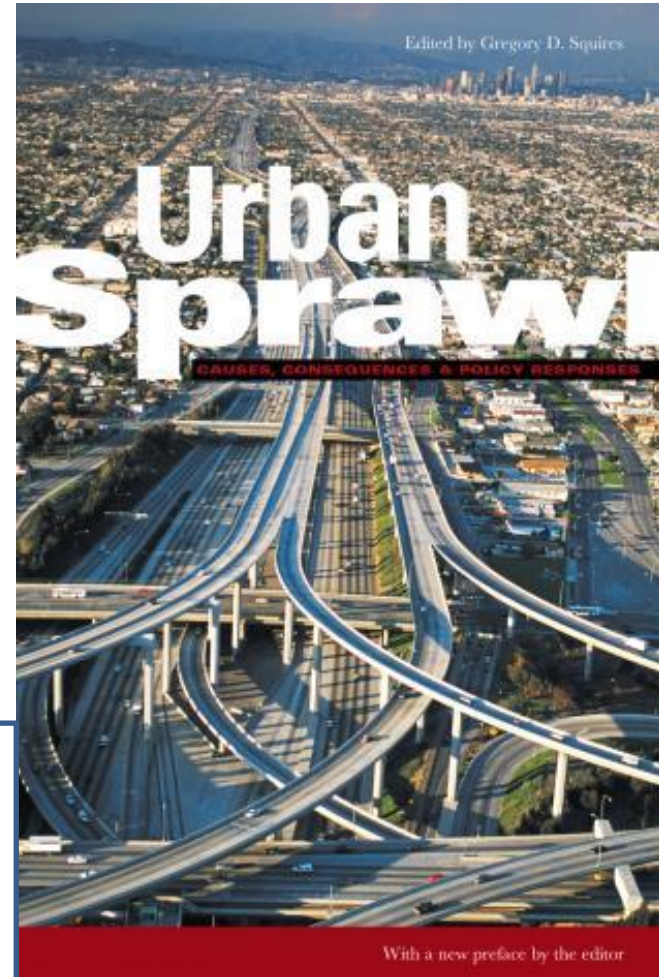


1- Transición hacia a una “nueva” movilidad

PROBLEMA DE BASE:

- La ciudad y las regiones actuales [metropolitanas y no metropolitanas] están configuradas a partir del uso masivo del automóvil (redes viarias como arterias del crecimiento urbano expansivo y disperso a partir de la segunda mitad del S.XX):
 - **Dispersión de funciones** (generación de espacios monofuncionales distantes)
 - **Fragmentación y discontinuidad urbana**
 - **Incremento continuado de las distancias** (y tiempo dedicado) de la movilidad cotidiana
 - Sociedad de la **hipermovilidad** en todas las escalas

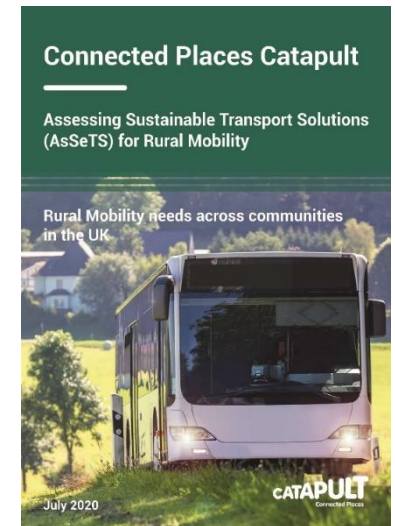
- La dependencia del automóvil para la movilidad cotidiana es significativamente mayor en zonas rurales o áreas urbanas articuladas por ciudades pequeñas y medias.
- Cataluña, España, Europa: se caracterizan por el peso significativo de las ciudades de tamaño medio. Que juegan un papel clave en la vertebración y cohesión territorial.



1- Transición hacia a una “nueva” movilidad

- Les crisis del S. XXI (económica, climática, ambiental, social...) evidencian la necesidad de cambios sociales y económicos profundos → el cambio de régimen de movilidad es una parte importante en estas transiciones
- “Nueva” movilidad: **sostenible, saludable, justa, inclusiva, equitativa**
- Papel clava de la movilidad activa, las nuevas tecnologías, los VMP y compartidos, MaaS... pero principalmente se ha de incrementar la cuota modal del transporte público en detrimento del vehículo privado
- **La gestión y planificación urbana y territorial (multiescalar) como eje clave**

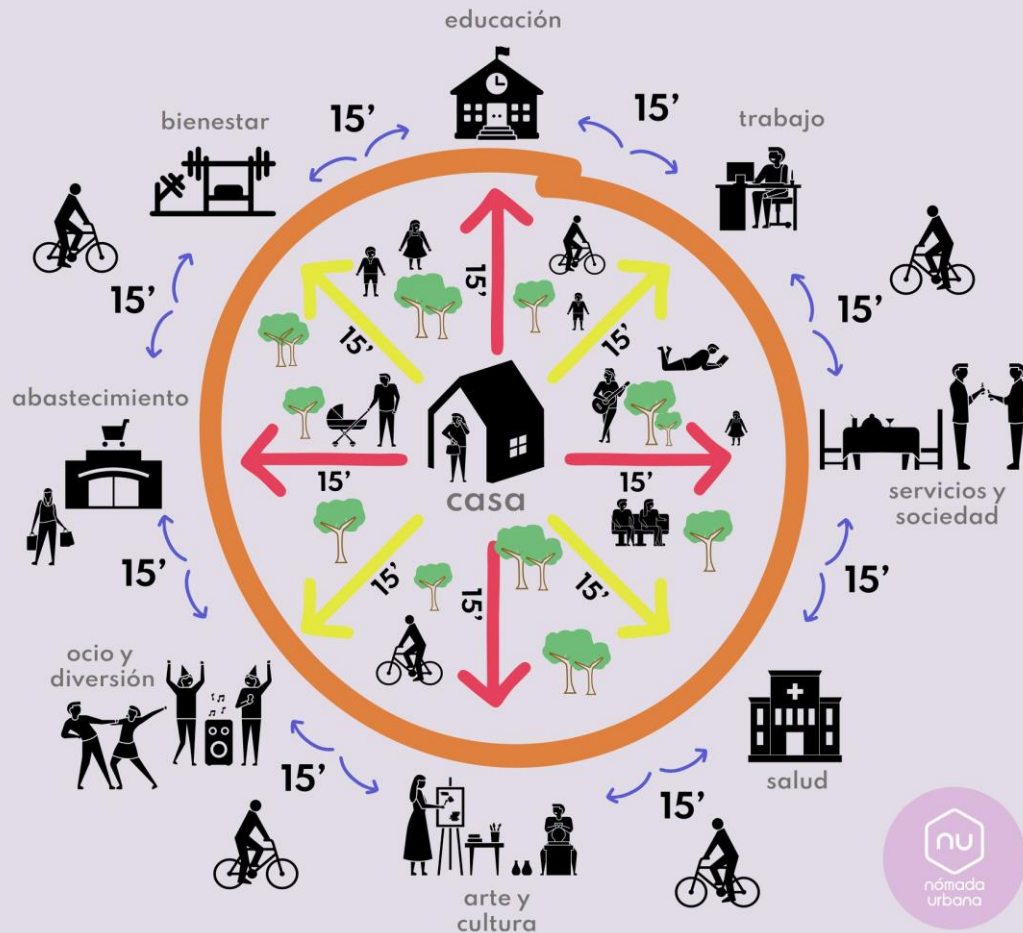
La creación de una ciudad para el siglo XXI (motivos ecológicos, sociales, funcionales y sanitarios) pasa por la **recuperación del espacio público para el peatón**



- Todos los cambios, si son importantes y profundos, enfrentan fuerzas de resistencia → privilegio en el espacio público y de las vías interurbanas

2- De la ciudad de los 15 minutos a la región de los 30 minutos

CIUDAD 15 MINUTOS



CIUDAD DE LOS 15 MIN:

- Un modelo clave para reinterpretar la planificación urbana basada en la proximidad
- **Claves: densidad, compacidad, complejidad, accesibilidad, etc.**

FACILITAN:

Ciudades más **equitativas, saludables y sostenibles** (también más atractivas).

- Visión centrada en la movilidad cotidiana en los centros urbanos densos de grandes ciudades.



3- La región de los 30 minutos

- Es necesaria una mirada holística que recoja de los retos y las necesidades diferenciadas más allá de las zonas densas de los centros metropolitanos (periferias urbanas, zonas suburbanas, ciudades pequeñas y medias, confines metropolitanos...)
- En estos contextos, determinadas funciones más o menos especializadas no pueden ser resueltas a escala local/municipal → se requiere de un enfoque supramunicipal/regional/metropolitano

REGIÓN DE LOS 30 MINUTOS:

*Fomentar una vertebración de las regiones **metropolitanas (o no)** que permita un acceso equitativo a la población a servicios de educación, salud, comercio especializado, cultura, deporte y ocio en tiempos próximos a los 30 minutos.*

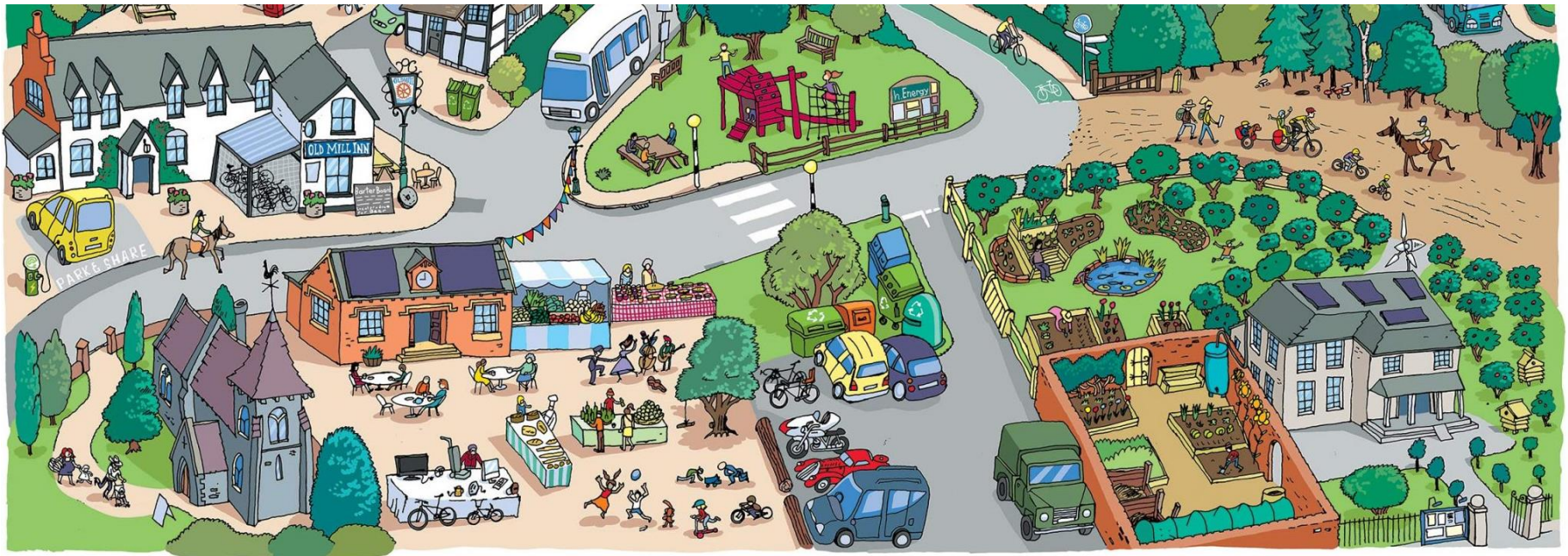


3- La región de los 30 minutos

→ *Accesibilidad (30 minutos) no dependiente del vehículo privado (debe ser inclusiva y sostenible): **Papel clave del transporte público**, pero también de los modos activos*

→ Implicaciones y acciones más allá de la movilidad:

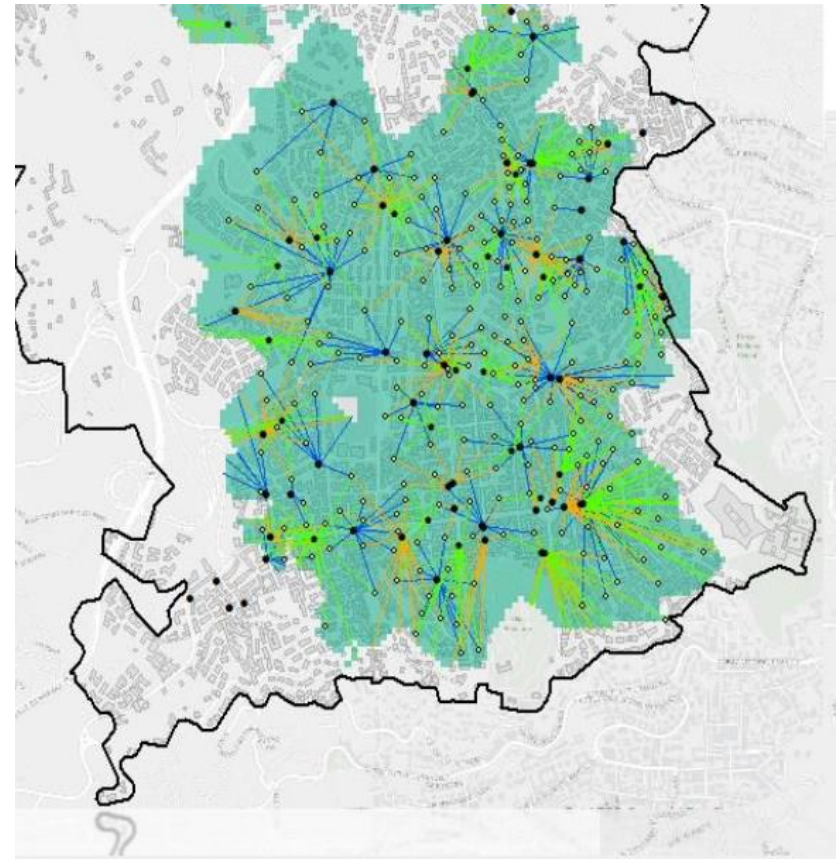
Regiones policéntricas, descentralización de actividad, funciones y usos (potenciar barrios y municipios pequeños)



3- La región de los 30 minutos

→ **CLAVE: LA PERSPECTIVA MULTIESCALAR (del barrio al área metropolitana)**

- **Imprescindible integrar la planificación a múltiples escalas** (¡cuestión ya asumida hace tiempo! – aunque no siempre aplicada a la práctica) – gobernanza metropolitana
- Integrando la escala de barrio y ciudad, con las miradas interurbanas - metropolitanas - regionales (REGIÓN de los 30 MINUTOS)
- Son enfoques **necesariamente complementarios** para abordar cuestiones como la intermodalidad, la accesibilidad, la justicia espacial o la sostenibilidad.

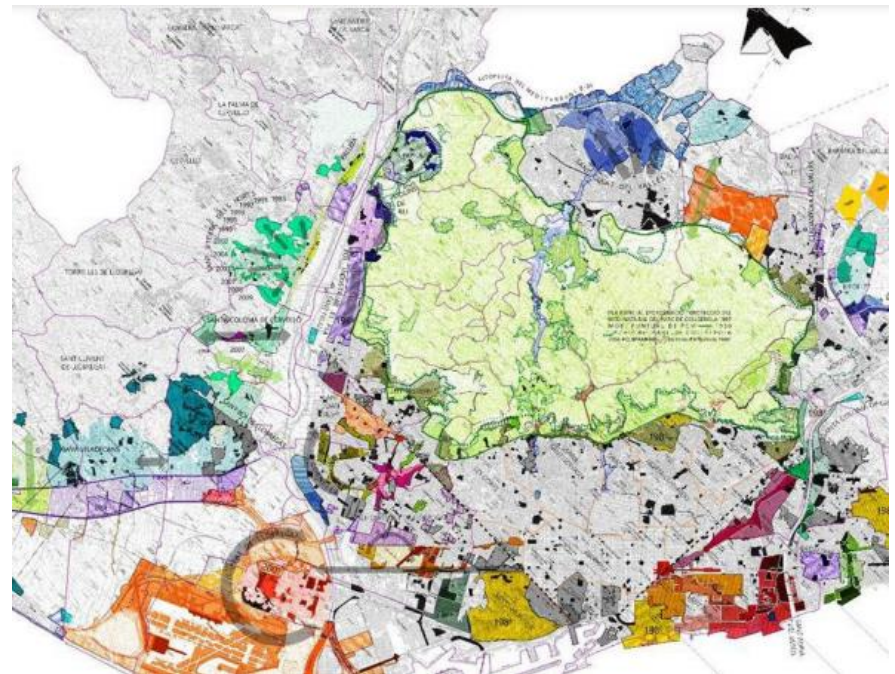


3- La región de los 30 minutos

Algunos antecedentes (España):

- «Declaración por las Ciudades de 15 minutos y Territorios de 45 minutos», Foro NESI, programa de Urbanismo para la Vida
- Pla Estratègic Metropolità de Barcelona → “territorio de los 45 minutos”

Una aproximación todavía con menor atención en los ámbitos técnicos y académicos.



3- La región de los 30 minutos

Bellet, C., Llop J.M. (2004). “Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias”. *Scripta Nova*. vol. VIII, núm. 165.

UNA PERSPECTIVA MÁS ALLÁ DE LOS CENTROS URBANOS DENSOS DE LAS GRANDES ÁREAS METROPOLITANAS

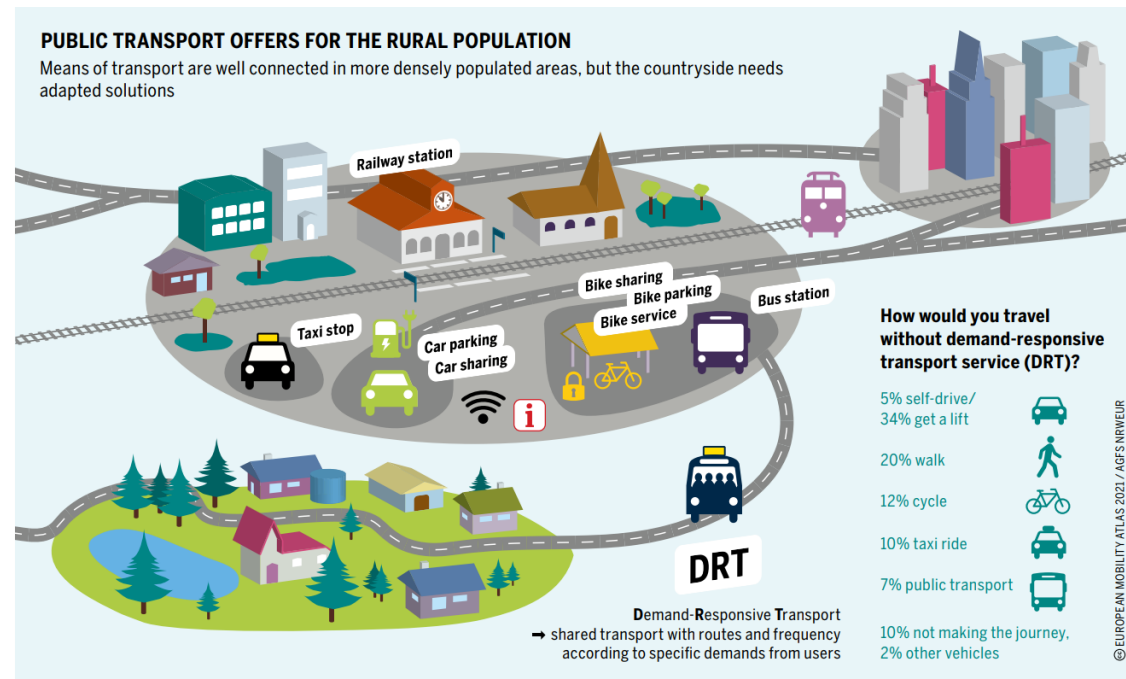
- Las regiones urbanas articuladas a partir de **ciudades de tamaño medio** (como el caso de Tarragona) presentan retos y necesidades propias y diferentes de las grandes ciudades, por lo que requieren de instrumentos de análisis y acciones también específicos.



3- La región del 30 minutos

- Retos:

- Unas **estructuras territoriales** (dispersión asentamientos y actividades, redes y servicios de transporte) **organizados por y a partir del automóvil**
- Servicios de **transporte público más débiles** y, preferentemente dispuestos para la conexión con las principales ciudades (en algunos casos extraregionales) – **conexiones radiales y en menor medida entre periferias**
- Menor densidad de población – demanda de movilidad más débil y fragmentada territorialmente → **dificulta la viabilidad de infraestructuras de transporte público de gran capacidad**



3- La región de los 30 minutos

- Retos:

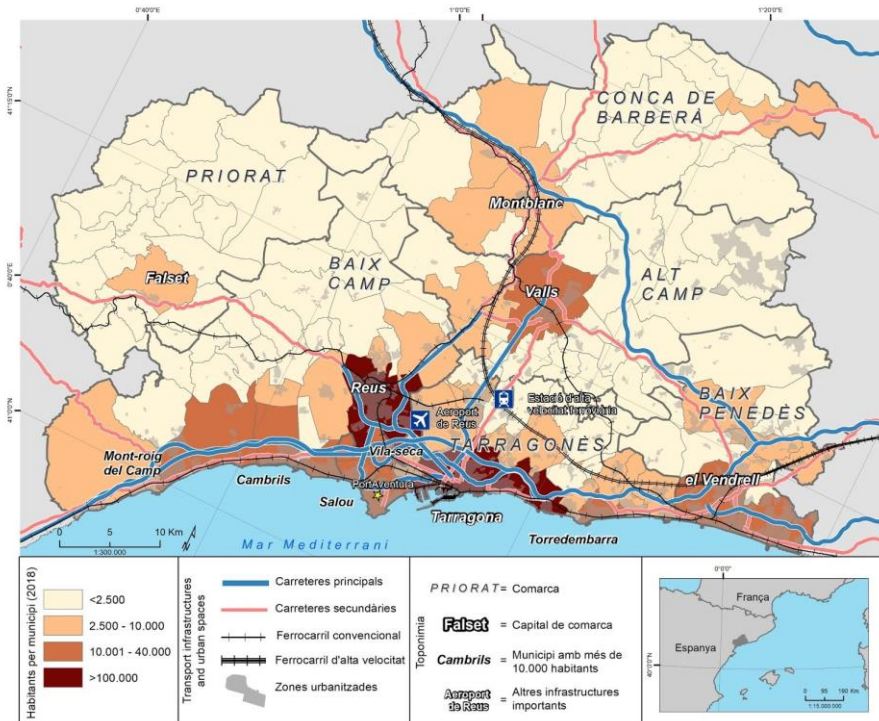
- **Menor capacidad competitiva del transporte público** frente al vehículo privado (en coste percibido, tiempo, funcionalidad, etc.)
- Menor compacidad y **mayor distancia física entre funciones y servicios básicos** (mayor necesidad de desplazamientos intermunicipales)
- **Menos recursos económicos** para inversiones en infraestructura y servicios



→ Se necesita *know-how* propio, centrado en las necesidades y características de las regiones articuladas a partir de ciudades medias

4- Camp de Tarragona como ejemplo

- Características territoriales en clave de transportes y movilidad:
- Litoralización de la población
 - Poblaciones pequeñas que articulan ámbitos funcionales de baja densidad (zonas rurales de interior)
 - Ámbito metropolitano del CdT: Estructura policéntrica (trícefalía) con tendencia a la dispersión, fragmentación y discontinuidad
 - Papel clave de la estacionalidad de la actividad turística
 - Principales infraestructuras de transporte planificadas en clave de grandes corredores (Tramvía como gran intervención futura)
 - Problemas de conexión interna y especialmente entre las zonas de interior y rurales
 - Déficit histórico de estrategia y planificación territorial conjunta (supramunicipal) (Plan Director de Movilidad del CdT + Plan Director Urbanístico del Ámbito Metropolitana del CdT como acciones clave futuras)



4- Reto clave: incrementar la cuota del transporte público

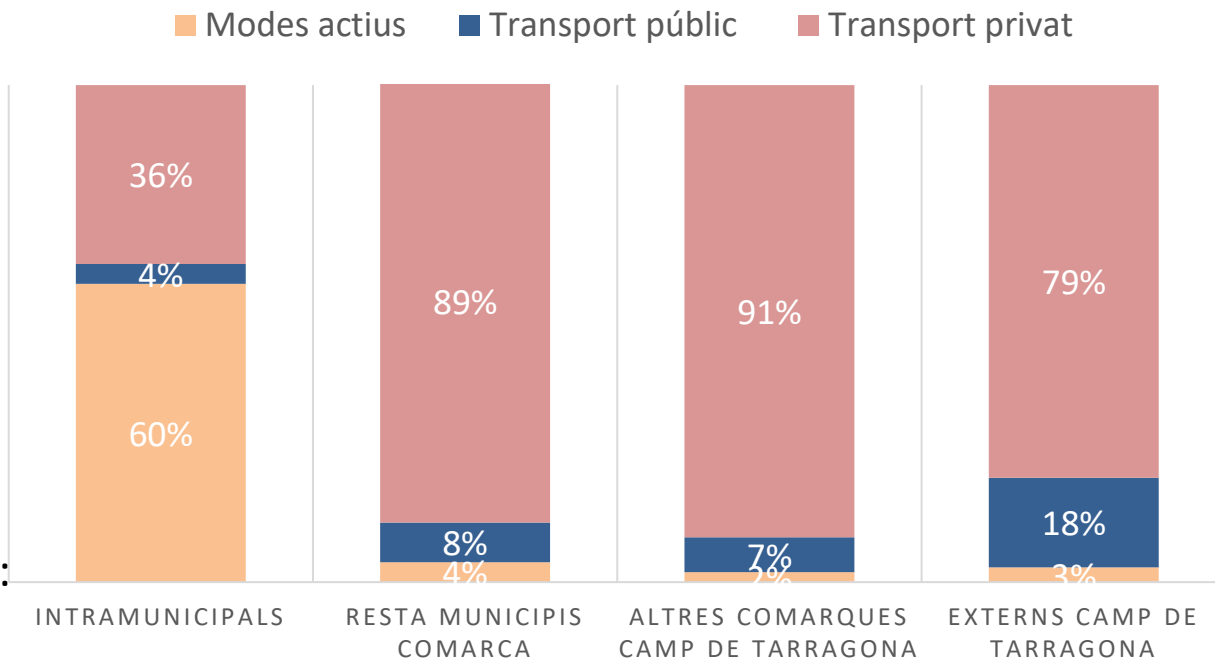
→ Gran reto:

- Incrementar la cuota de viajeros en transporte público (especialmente en la movilidad interna y en los núcleos pequeños y medios)

Distribución modal en el Camp de Tarragona (Dia Laborable)

Modos activos y otros: 41,0%
Transporte público: **5,6%**
Transporte privado motorizado: 53,4%

QUOTES MODALS PER TIPUS DE DESPLAÇAMENT EN DIA FEINER (CAMP DE TARRAGONA)



Fuente: Encuesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona (Onada de febrer de 2020). ATM Camp de Tarragona.

5- ¿Cómo afrontar estos retos?

→ Planificación urbana y metropolitana/regional coordinadas e integradas:

Estrategia compartida, planificación supramunicipal (territorial y sectorial), acción conjunta y concertada – gobernanza supramunicipal de la movilidad

- Integración/coordinación de la planificación de la movilidad sostenible entre las escales municipales y regionales
- Fomento de la intermodalidad (no solo entre servicios de transporte público, papel clave de los modos activos)
- Planificación integral de los servicios (aunque sean diferentes operadores)

→ Inversión:

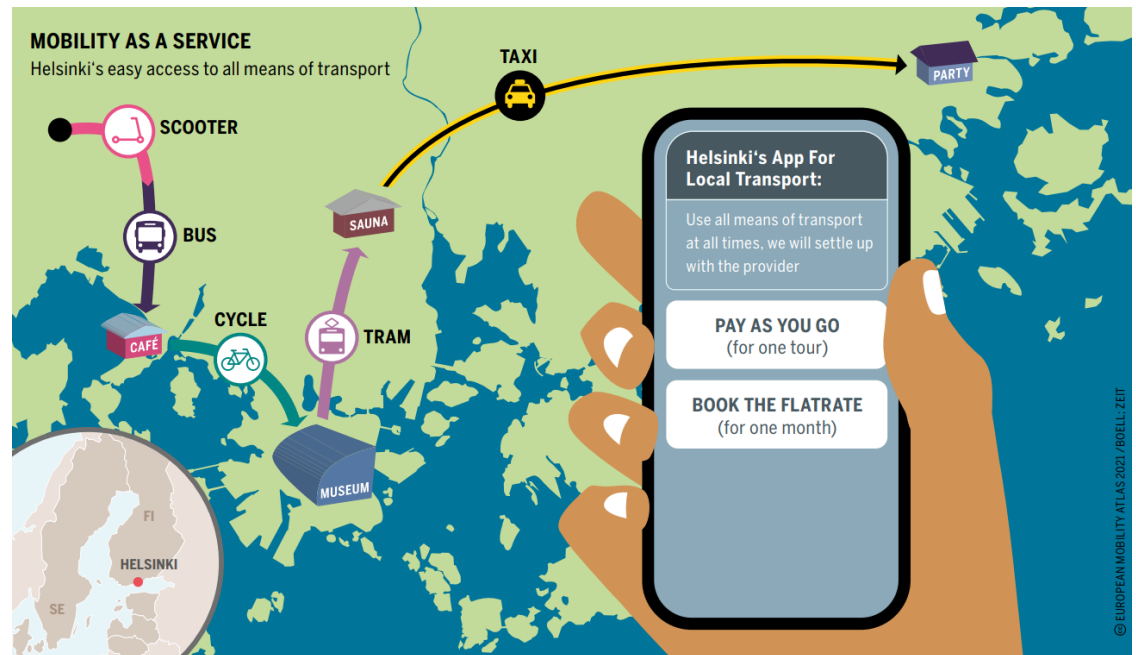
Se necesita un pla de choque para el transport público y la movilidad activa

- Inversión en transporte público (¡obviamente!) – autobús, tren ligero, transporte a la demanda (para conexión de áreas con menor densidad) → servicios de calidad, información ágil y accesible...
- Inversión en infraestructura interurbana para la movilidad activa (infraestructura para la bicicleta)

5- ¿Cómo afrontar estos retos?

→ Regulación:


- **Redefinición del espacio público y cambio de jerarquía de prioridades** → el vehículo privado debe perder privilegios de ocupación del espacio público (circulación y aparcamiento) – particularidades en su aplicación en ciudades pequeñas o pueblos
- **Impulsar la ‘Mobility as a Service’ (MaaS),** nuevos servicios de movilidad ajustados a demandas emergentes → descentralizadas, flexibles, variables, temporales....



5- ¿Cómo afrontar estos retos?

→ Investigación y transferencia:

- **Agenda de investigación** bien dimensionada (convocatorias con líneas dedicadas)
- Incorporar la **perspectiva multiescalar** (regional) y **diversidad de áreas metropolitanas** (también ciudades medias) como elemento transversal de proyectos grandes
- **Modelos propios de diagnosis e interpretación** → indicadores comparables, objetivables que permitan monitorizar retos y determinar escenarios
- **Marcos analíticos de políticas públicas que permitan estudios comparados**, extraer buenas prácticas, lecciones y definir agendas futuras

	<p>15-minute City (15mC)</p> <p>15mC topic 1 - Advancing urban mobility: innovations for inclusive and youth-centric mobility systems</p> <p>15mC topic 2 - Reconsidering urban mobility systems: towards system innovation and proximity policies for sustainable city regions</p> <p>15mC topic 3 - Evidence for the urban mobility transition: data and indicators for effective decision-making</p> <p>Read more</p>
---	---



GRUP DE RECERCA D'ANÀLISI TERRITORIAL I ESTUDIS TURÍSTICS

Muchas gracias por su atención

Contacto:

aaron.gutierrez@urv.cat



@AaronGutierrezP

@geografiaURV