

# NUEVAS ECONOMÍAS URBANAS

## Ciudades, eficiencia y productividad

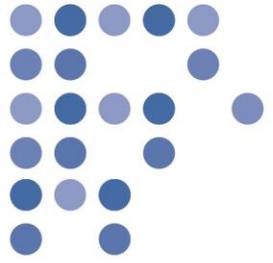
### La ciudad como “plataforma abierta”

Juan A. Alayo – Strategic City Planning & Research



# INTRODUCCIÓN





# LA IMPORTANCIA DE “LA PREGUNTA”

Formular bien las preguntas es la clave para progresar

- En mi carrera profesional es el grueso del valor añadido

Para ello es preciso enmarcar bien el problema

La ciudad es multidimensional

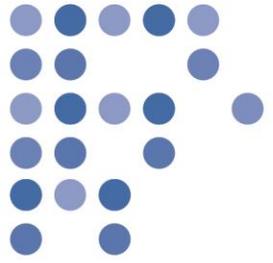
- Necesita un enfoque amplio y que englobe objetivos complejos





# UN EJEMPLO MAL PLANTEADO





# LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

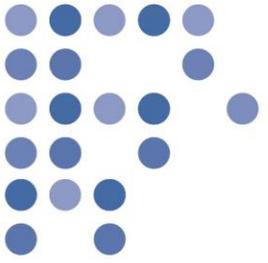
## Un problema casi universal

- Congestión, polución, accidentes, costes, pérdida de competitividad...

## Acentuado por una dependencia en aumento del automóvil

- Especialmente en USA, superior al 80% de los desplazamientos
- Pero se acusa en casi toda gran ciudad (y no tan grande)





# UN ENFOQUE UNI-DIMENSIONAL

Departamentos de movilidad y transporte

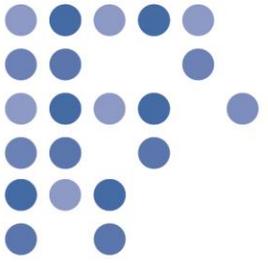
Objetivos típicos:

- Proporcionar una mayor y mejor movilidad: mover más gente, más bienes, más rápido y más fiable (con menos congestión) y con menor impacto ambiental

Enfoque habitual, soluciones tecnológicas:

- Mejoras de infraestructura (carreteras, trenes...)
- Mejoras operativas (semáforos, tecnología de monitorización...)





# DOS “SANTOS GRIALES”

Más transporte público (para reducir vehículo privado)

- Mayor capacidad y velocidad operativa

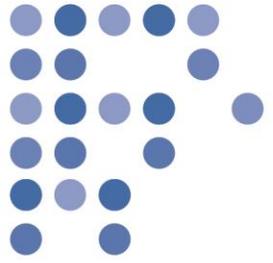
El vehículo autónomo y eléctrico:

- Con “pay as you go”, dejará de tener sentido el coche propio, no necesitaremos tanto espacio para estacionamiento... La movilidad como “servicio”
- Movilidad más “limpia” y silenciosa

Y algunas otras “cosillas”:

- Patinetes de alquiler, bicicletas de alquiler...





# ¿PROBLEMA RESUELTO?

Me temo que no...

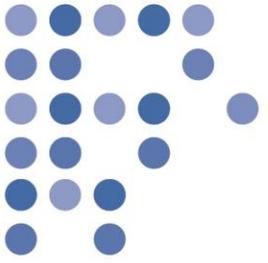
## Transporte Público:

- Solo puede ser una parte (y limitada de la solución)
- En ningún sitio puede sustituir a otros modos y menos al vehículo privado en ciudades de baja densidad

## El vehículo autónomo y eléctrico:

- Puede reducir el número de vehículos y estacionamientos, abaratando el conjunto de la movilidad
- Pero ¿podrán las ciudades mantener sus calles? ¿Y el modelo actual de desarrollo urbano?





# EL COSTE DE LAS CALLES

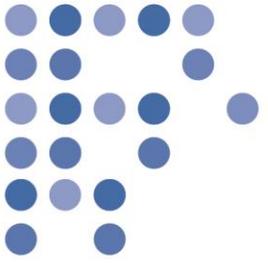
## En Monterrey, México

- El coste de rehacer sus calles es 40 veces el presupuesto anual municipal
- Si dedicaran un 10% del presupuesto solo a rehacer calles, tardarían casi 400 años

## En Portland, Oregón:

- Déficit de inversión de más de \$400 millones/año (>10% del presupuesto)
- Una de las ciudades más ricas del mundo, y más concienciada, no puede mantener su infraestructura





# ENTONCES ¿QUÉ?

El problema no es la movilidad, la movilidad es un síntoma

La raíz del problema es otra

- El modelo de ciudad (densidad y mezcla de usos) que determina la cantidad de movilidad (distancias) y la manera de moverse (más en coche)
- La relación es causa -> efecto y la direccionalidad empieza en la forma urbana

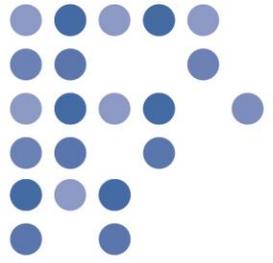
**No se puede resolver el problema de la movilidad sin abordar el problema de la forma urbana. Un problema mal enmarcado**





# UN PLANTEAMIENTO DIFERENTE





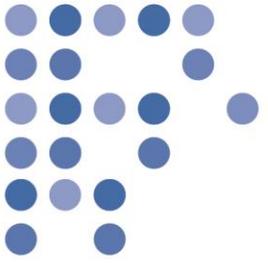
# ¿QUÉ ES UNA CIUDAD EFICIENTE?

Necesitaríamos saber 3 cosas

- Para qué es la ciudad
- Cuál es su desempeño
- Cuánto nos cuesta – construcción, operación, mantenimiento & reposición

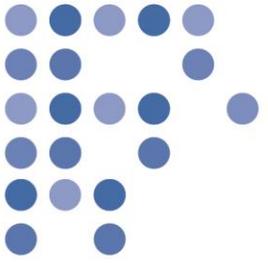
***Pero no lo sabemos, porque no planteamos así la pregunta***





# ELEMENTOS DE UNA RESPUESTA





# ¿PARA QUÉ SON LAS CIUDADES?

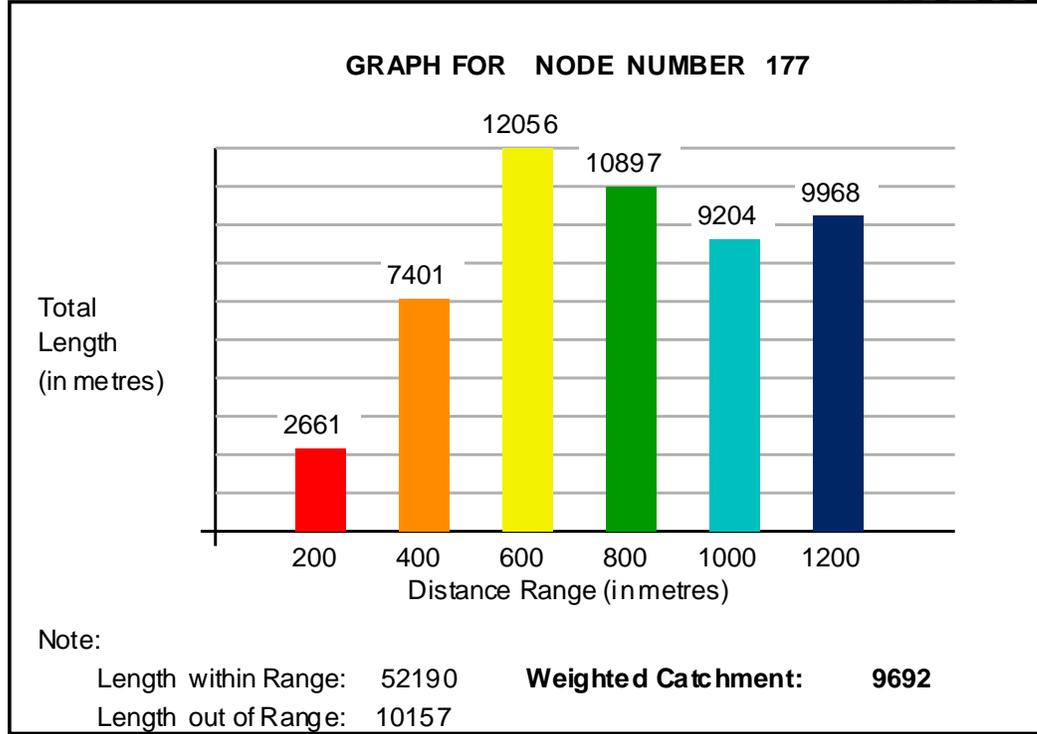
Proporcionar **accesibilidad** a bienes, servicios, otras personas y todo tipo de actividades.

Para ello la clave es la proximidad y la acumulación de gente y actividades variadas.

Es decir, dos aspectos básicos en la planificación urbana: la densidad y la adecuada mezcla de usos.

En esencia, las ciudades son mecanismos para conectarnos físicamente. Y serán más eficientes y productivas cuanto mejor lo hagan.



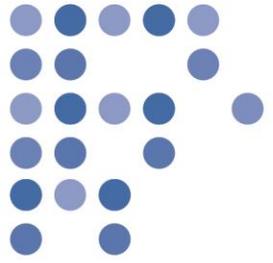


# Potencial de las Ciudades para generar Accesibilidad

33 km de calles a menos de 10 minutos andando

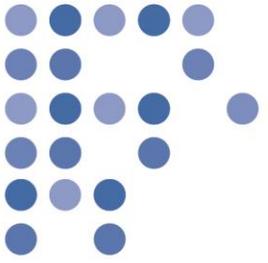
# EL ENSANCHE DE BILBAO





# LICENCIADO POZA – 1KM DE CALLE





# LO QUE OFRECE LICENCIADO POZA

En 1 kilómetro de longitud

- Superficie construida sobre rasante: 200.000 m<sup>2</sup>
- 1.300 viviendas (70% de lo construido)
- 250 locales comerciales

**Imaginemos 33 km de calle, a menos de 10 minutos andando**

Reduciendo las cifras de Licenciado Poza en un tercio:

- > 4 millones de m<sup>2</sup> construidos
- Casi 30.000 viviendas (unas 75 mil personas)
- Unos 5.500 locales comerciales



**PERO TAMBIÉN PODRÍA SER ASÍ...**



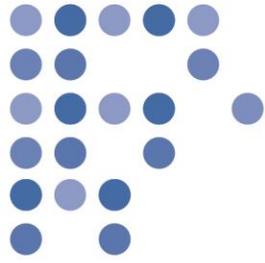
**Y CADA VEZ MÁS, LO ES...**





# ¿QUÉ ESTÁ PASANDO?





# LA CIUDAD Y SU EVOLUCIÓN

Pensamos en Ciudades como entes milenarios: pero la inmensa mayoría del tejido urbano es nuevo:

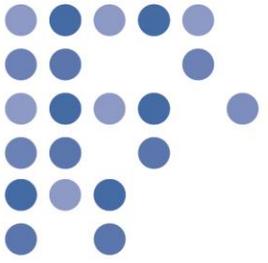
- El 70% de la población urbana mundial < 50 años
- El 75% de la “huella urbana” < 30 años
- Desarrollos a densidades 30-40% de lo que había

En España, en tan sólo 24 años (1987 a 2011)

- Población +24%
- Superficie tejido urbano +48%
- Superficie artificial +88%

***La mitad del tejido urbano en España tiene menos de 50 años***





# EN EUSKADI

En 24 años (1987 a 2011)

- Población + 2,6%
- Superficie Urbana + 29%
- Superficie Artificial + 75%

Casi 3.700 hectáreas “urbanas” más en 24 años (2 Zorrotzaure/año)

Pero solo unos 50.000 habitantes más

***Densidad de crecimiento < 10% de la de 1987***



**NO SOLO NOS DISPERSAMOS ACELERADAMENTE**



# INFRAUTILIZAMOS LO QUE TENEMOS

El Ensanche de Bilbao: 20.000 habitantes menos en 40 años

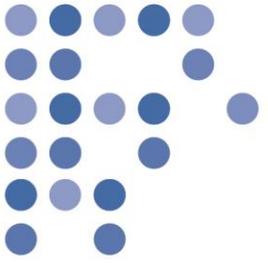
- La zona mejor servida de la ciudad y la más cotizada

Casi un 40% de locales comerciales en Euskadi vacíos

- Casi 2,5 millones de m<sup>2</sup> en el Bilbao Metropolitano (1.500 M €?)

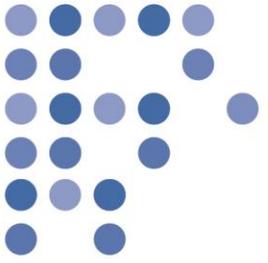
Un Plan para Zorrotzaure con 1/3 la densidad del Ensanche y casi la mitad de lo que permitiría la ley





# REFORMULANDO LA PREGUNTA





# ¿MOVILIDAD O ACCESIBILIDAD?

¿Queremos “mejorar” la movilidad o proporcionar una accesibilidad óptima?

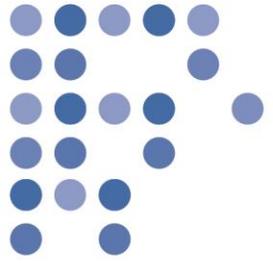
- Accesibilidad es lo que queremos y necesitamos
- La movilidad es un coste y una inconveniencia

Pero tenemos departamentos de Movilidad y Transporte y no de Accesibilidad...

De la encuesta de Movilidad del Gobierno Vasco (2016)

- *Se considera desplazamiento aquel cuya duración sea superior a 5 minutos, si se realiza andando, o cualquiera que se realice en modos motorizados independientemente de su duración*





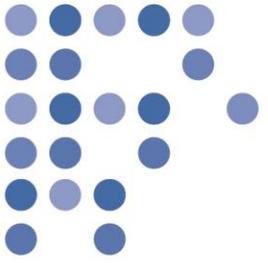
# SIN EMBARGO...

Hay una correlación positiva entre **densidad** y **productividad**

- A mayor densidad, mayor productividad
- Mayor cuanto más cualificado sea el capital humano
- Se generan mayores sinergias y “spillover” effects

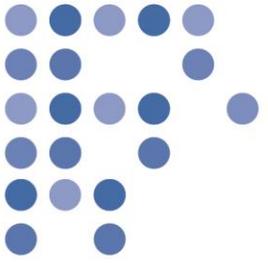
**En una economía de intangibles, la cantidad y diversidad de interacciones son claves para la innovación**





# QUÉ NECESITAMOS HACER





# TRABAJAR EN VARIAS DIMENSIONES

## En el componente humano

- Esfuerzo intelectual para analizar problemas y necesidades
- Mejoras organizativas para buscar soluciones

## El tejido físico

- Revertir el proceso de dispersión – corregir lo que estamos haciendo (ZZ)
- Cambiar la Ley del Suelo – exigir ciudades más densas y mejor mezcladas

## El ámbito digital (analogía Fórmula 1)

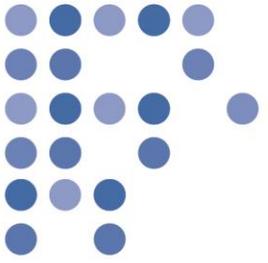
- Estamos en el siglo XXI, hay que aplicar todo el potencial de la revolución digital
- Tenemos oportunidad de multiplicar el potencial de la ciudad por 10, por 100 o por 1.000





**ANTES DE ACABAR OTRO EJEMPLO**





# UNA APP EN MANOS DEL CIUDADANO

Para notificar desperfectos o averías en la ciudad

Con una foto y un interfaz simple, se genera una incidencia en el Ayuntamiento

Permite seguimiento transparente y en tiempo real

Empoderamiento ciudadano. Estupendo, no?



**¿ALGUNA PEGA?**

# ¿ALGUNA PEGA?

Un foco “estrecho” descontextualizado

Si la ciudad no tiene dinero para mantener su infraestructura, y la mayor parte está enterrada, ¿qué genera una App así?

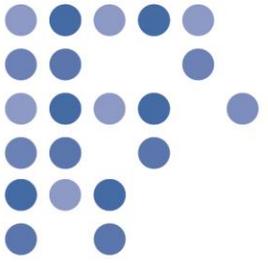
- Una concentración en aspectos “superficiales”
- Gran dificultad para priorizar intervenciones
- Descuido de los aspectos menos visibles y más caros

**La idea es buena, pero no se identificó el marco global del problema**



# CONCLUSIONES





# NECESITAMOS EMPEZAR EL CAMBIO

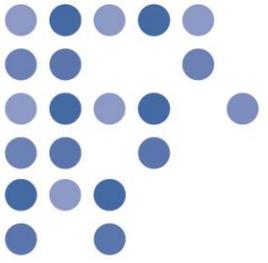
Para ello, lo primero darnos cuenta de la situación y definir bien el problema

- Tenemos ya zonas insostenibles, no malgastemos recursos en “mejorarlas”
- Tenemos zonas infrautilizadas por revitalizar
- No generemos más zonas infrautilizadas e ineficientes

Cambiar nuestro enfoque sobre las ciudades

- Una mirada más limpia y disruptiva
- “Thinking out of the Box” – la caja es la ciudad, verla desde fuera!
- Si optimizamos su forma física, cualquier otra mejora será más eficiente





# REPLANTEAR LAS PREGUNTAS

No tanto ¿Qué nos permiten hacer las nuevas tecnologías que sea novedoso y pueda cambiar las cosas? (recordar la App)

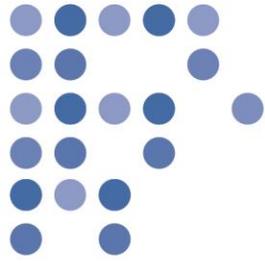
Más bien ¿Qué tipo de cambio nos va a permitir al conjunto de la sociedad disfrutar de más y mejores oportunidades de desarrollo?

- Y esto nos forzará a mirar el mejor y más eficiente uso de recursos

Y no olvidar: los cambios pueden ser del entorno físico, de mentalidad, de maneras de hacer, tecnológicos...

**No nos ceguemos a un solo tipo de cambio, abramos al máximo las perspectivas**





# FOOD FOR THOUGHT...

Mencionaba antes el “coste de reposición de las ciudades”:

- Lo público ronda el 100% del PIB (comparar con un presupuesto municipal)
- Los edificios privados el 200% del PIB (unos 77 m2 construidos por habitante)
- “Valor de mercado” del stock de vivienda en Bilbao unas 4 veces PIB!
- La administración pública no sabe lo que tiene ni lo que costará reponerlo

**¿Estamos aprovechando los activos?**

Movilidad y equidad: los desplazamientos de las mujeres en Euskadi

- Andando: hacen un 16% más desplazamientos que los hombres
- En coche: un 37% menos que los hombres
- En transporte colectivo y público: un 60% más que los hombres!

**Una ciudad más accesible es más equitativa**





# MUCHAS GRACIAS

Juan A. Alayo

Strategic City Planning & Research

[juan.alayo@bizkaia.eu](mailto:juan.alayo@bizkaia.eu)

