

COMUNICADO DE PRENSA

París, 5 julio de 2016

Las soluciones de movilidad compartida mejoran el acceso al trabajo, los servicios sanitarios y la educación

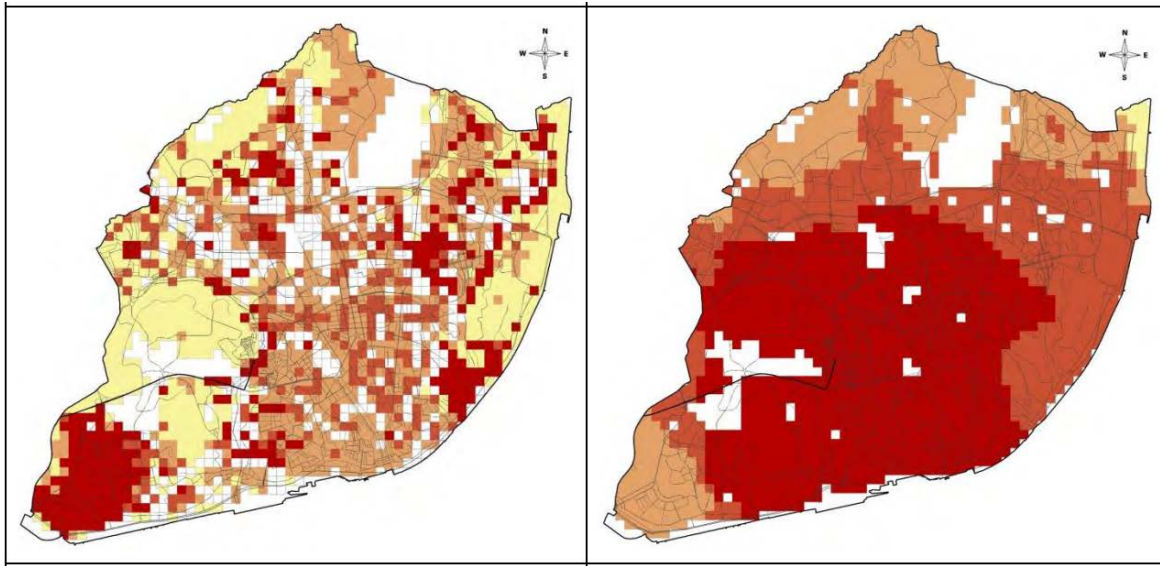
Estudio: Los vehículos compartidos a demanda ofrecen un mejor servicio a los ciudadanos — Desaparición probable de las líneas de autobús tradicionales con rutas y horarios fijos

El uso de un sistema de transporte público basado en la movilidad compartida a demanda, en lugar de un sistema tradicional con rutas y horarios fijos, mejora de forma significativa el acceso de los ciudadanos a las escuelas, los servicios sanitarios y las oportunidades laborales. Si la movilidad compartida ofrece un servicio más adecuado a un costo menor, es probable que los servicios de autobús urbano tradicionales acaben desapareciendo.

Estas son las conclusiones principales de un nuevo estudio publicado por el Foro Internacional del Transporte (ITF) de la OCDE. El informe [Shared Mobility: Innovation for Liveable Cities](#) ya está disponible en línea.

Los investigadores del ITF realizaron un estudio de simulación con datos detallados sobre el comportamiento de movilidad de la ciudad de Lisboa (Portugal), a fin de comparar la facilidad de los ciudadanos para llegar a sus lugares de trabajo, a los servicios sanitarios y a las instituciones educativas utilizando dos sistemas de transporte diferentes: por una parte, el sistema de transporte público vigente basado en servicios de metro, tren y autobús, y por otra parte un sistema que complementa los servicios de metro y tren con flotas de taxi-buses a demanda de 8 o 16 plazas.

Acceso a las instalaciones sanitarias con el transporte público existente y un sistema de movilidad compartida



Acceso con el sistema de transporte público actual Acceso con una solución de movilidad compartida a demanda
(El color rojo indica un buen acceso, el color amarillo claro indica un acceso deficiente)

Para medir los efectos sobre la inclusión social, los investigadores del ITF examinaron, para ambos sistemas, una serie de trabajos, hospitales/centros sanitarios y escuelas de educación secundaria (o superior) de la ciudad a los que se podía acceder en un plazo de 30 minutos desde cada cuadrícula (de 200 m de lado). A continuación, calcularon para cada sistema la proporción de oportunidades (trabajos, etc.) entre el elemento de la población con el mejor 10 % del servicio y el elemento de la población con el peor 10 % del servicio. Este cálculo indica si el acceso es más equitativo (valores bajos) o menos equitativo (valores altos).

Los resultados muestran que el sistema de movilidad compartida a demanda ofrece un acceso claramente superior:

- **Trabajos.** El índice de acceso a lugares de trabajo potenciales utilizando el sistema de transporte público actual, que corresponde al 17,3, indica una gran desigualdad. No obstante, en lo que respecta a la configuración de movilidad a demanda, el coeficiente obtenido (1,8 únicamente) era casi diez veces menor, lo que sugiere un acceso mucho más equitativo y, por lo tanto, más oportunidades de encontrar trabajo.
- **Servicios sanitarios.** Los servicios de movilidad compartida mejoran el acceso a los hospitales y centros sanitarios: el desigual coeficiente de 39 registrado en el sistema de transporte público existente cede el lugar al más equitativo 2,5 del sistema de movilidad compartida a demanda. La mayoría de las cuadrículas de 200x200 m en las que se divide la ciudad pasa del nivel de acceso más bajo al nivel de acceso más alto (véase el mapa), lo que muestra un fuerte aumento de la accesibilidad y, por tanto, la inclusión.
- **Servicios educativos.** A diferencia de la forma del transporte público vigente actualmente, que en la ciudad modelo solo facilita acceso limitado a las escuelas de educación secundaria y superior (con un índice de acceso del 29,2), el sistema de movilidad compartida que se pone a prueba en el estudio generó un índice de acceso del 2,0.

El segundo indicador más frecuente de la desigualdad social arrojó resultados similares. El denominado coeficiente de Gini (según el cual la igualdad perfecta es el 0 y la desigualdad perfecta es el 1) puso de manifiesto el impacto positivo de la movilidad compartida en la inclusión social. En el contexto del sistema de movilidad compartida, los valores del coeficiente de Gini registraron las caídas siguientes: del 0,27 al 0,11 para el acceso a los trabajos, del 0,26 al 0,08 para el acceso a los servicios sanitarios y del 0,26 al 0,01 (igualdad casi perfecta) para el acceso a la educación.

El uso más eficiente de los vehículos permite reducir los precios actuales sin subvenciones de los viajes urbanos en transporte público en un 50 %.

La movilidad compartida puede conllevar otros efectos positivos para las ciudades:

- **Menos cantidad de coches, y más adecuados.** La flota de taxis compartidos y taxi-buses que se ha puesto a prueba, que equivale al 3 % del número actual de vehículos únicamente, puede ofrecer a los ciudadanos el mismo nivel de movilidad. Dado que se hace un uso más intensivo de los vehículos, se acortan los intervalos de sustitución, lo que agiliza la adopción de tecnologías nuevas y más limpias.
- **Sin congestión, menos emisiones, espacio liberado.** Si se sustituyeran los coches privados y los autobuses con horario de uso urbano por taxis compartidos y taxi-buses, se eliminarían las congestiones, se reducirían en un tercio las emisiones del tráfico sin adoptar tecnologías nuevas y se acabaría con la necesidad de disponer de plazas de aparcamiento en la vía pública, lo que liberaría espacio público para otros usos.

Estos resultados confirman y mejoran las conclusiones de un estudio anterior del ITF que analizaba [los efectos de los coches compartidos sin conductor](#), en el que se afirmaba que se podría prescindir de nueve de cada diez vehículos si se aplicara este sistema de movilidad.

"El uso más eficiente de la capacidad del transporte resulta beneficioso para el medio ambiente. Además, ayuda a crear sociedades más justas e inclusivas ya que mejora el acceso de todos a las oportunidades existentes", afirmó José Viegas, Secretario General del ITF y supervisor del estudio.

"El paso siguiente consistirá en probar nuestro modelo con datos de otras cinco ciudades. De esta manera, aprenderemos a adaptar mejor las soluciones de movilidad compartida para que aporten todas las ventajas posibles en condiciones concretas", añadió Viegas.

Ambos estudios fueron desarrollados por el Corporate Partnership Board (CPB) del ITF. Se ofrece más información sobre el CPB, como su labor reciente en materia de regulación de los servicios de movilidad basados en aplicaciones, los macrodatos del transporte, las necesidades de inversión en infraestructura para el comercio mundial y las emisiones de NOx del transporte en <http://www.itf-oecd.org/CPB>.

Persona de contacto:

Michael KLOTH

Director de Comunicaciones

Móvil +33 (0)6 27 21 47 41

Email michael.kloth@itf-oecd.org

INFORMACIÓN SOBRE EL FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE

Quiénes somos

El Foro Internacional del Transporte (ITF) es una organización intergubernamental integrada por 57 países miembros. Actúa como un *think-tank*, cuyo objetivo es contribuir a definir la agenda de las políticas de transporte, y organiza una cumbre anual de ministros del sector. El ITF es la única organización internacional que comprende todos los modos de transporte. Integrado en la estructura de la OCDE, está no obstante dotado de autonomía.

Qué hacemos

El ITF aboga por políticas de transporte que mejoren la vida de las personas. Su misión es fomentar una comprensión más profunda de la función que desempeña el transporte en el crecimiento económico, en la sostenibilidad medioambiental y en la inclusión social, así como realzar el perfil público de la política de transporte.

Cómo lo hacemos

El ITF organiza el diálogo global para mejorar el transporte. Actúa como una plataforma de debate y discusión previa de cuestiones de política relacionadas con todos los modos de transporte. Asimismo, analiza tendencias, comparte conocimientos y promueve el intercambio de experiencias entre la sociedad civil y las autoridades responsables en materia de transporte. La Cumbre Anual del ITF es la mayor reunión mundial de ministros de transporte y la plataforma líder a nivel mundial para el diálogo sobre las estrategias del sector.

Más información: www.itf-oecd.org