

## *Territori en moviment*

### ***Ciudades centradas en el ser humano***

*Esta sesión analiza el cambio de paradigma de movilidad de municipios y regiones centrados en el vehículo privado hacia una movilidad centrada en las personas. Esta transformación tiene como objetivo principal la reducción del uso del coche privado, promoviendo alternativas como el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie. El urbanismo desempeña un papel clave en esta transformación, creando un entorno más favorable para peatones y ciclistas.*

*Se discuten ideas presentes en el debate público como la "ciudad de los 15 minutos", que garantiza el acceso rápido a servicios e instalaciones en un radio corto; el peaje urbano para regular el uso del coche privado; estrategias de estacionamiento integral; y la incentivación de modos de transporte más sostenibles. Estas y otras medidas a explorar buscan mejorar la movilidad urbana, reducir la contaminación y crear una ciudad más habitable para todos.*

#### **Keynote. *La ciudad de 15 minutos.***

- Dr. Benjamin Büttner, Chair of Urban Structure and Transport Planning, Technical University of Munich.

#### **Mesa Redonda. *Ciudades centradas en el ser humano***

- Julián Sastre, Socio & Director General de Consultora Alomon.
- Joan Moreno, Lecturer in Urbanism, Universidad Politécnica de Catalunya.
- Andreu Ulled, CEO, Mcrit).
  
- *Moderadora:* Martha Thorne, Consultora de arquitectura y urbanismo.

El pasado 19 de diciembre, en el marco de las sesiones organizadas por el ATM e IESE Territori en Moviment. La jornada comenzó con un *Keynote* del Dr. Ing. Benjamin Büttner, quien presentó su enfoque sobre cómo la ciudad puede adaptarse a las necesidades de las personas a través de la proximidad de servicios esenciales. A continuación, Martha Thorne moderó mesa redonda sobre la movilidad centrada en el ser humano entre Julián Sastre, Joan Moreno y Andreu Ulied, quienes profundizaron en los retos y oportunidades de replantear la movilidad urbana desde una perspectiva más inclusiva y accesible, enfocada en mejorar la calidad de vida de todos los habitantes.

La primera sesión comenzó con la exposición del Dr. Ing. Benjamin Büttner, quien abordó el concepto de la "ciudad de los 15 minutos". Su exposición comenzó con una reflexión sobre los métodos de movilidad empleados por los asistentes para llegar al IESE, destacando la cercanía de servicios básicos como el trabajo, la salud y el comercio, y cómo la preferencia por caminar o usar la bicicleta varía dependiendo de la región del mundo en la que se encuentren. A partir de esta observación, introdujo el concepto de la "*flower of proximity*", que agrupa las actividades y servicios esenciales como la educación, la salud, el trabajo, el comercio, el entretenimiento y la vivienda, en función de su proximidad.

Büttner definió la ciudad de los 15 minutos como un entorno urbano donde los residentes pueden acceder a todos sus servicios básicos en un tiempo de 15 minutos a pie o en bicicleta. Sin embargo, planteó varias críticas al concepto, cuestionando qué se entiende por "servicios básicos", quiénes tienen acceso a ellos, si son asequibles para todos y cómo la accesibilidad varía según los modos de transporte y las necesidades individuales. Puso como ejemplo la ciudad de Edimburgo, que adapta este concepto a una ciudad de los 20 minutos, donde se considera la accesibilidad para personas en silla de ruedas y el uso del transporte público. A partir de estas consideraciones, Büttner subrayó la importancia de diseñar barrios inclusivos que tengan en cuenta las diversas necesidades de los grupos sociales.

El profesor presentó la herramienta Map4Citizens, desarrollada en Múnich, que permite a los ciudadanos conocer de antemano la proximidad de los servicios más relevantes según sus preferencias personales. Explicó que los principios fundamentales de la ciudad de los 15 minutos incluyen la proximidad a servicios esenciales, la cercanía al transporte público, la densidad de población adecuada, el uso combinado de espacios comerciales, oficinas y viviendas, y la creación de espacios urbanos accesibles y habitables para los peatones. Destacó también la importancia de la colaboración ciudadana en el diseño de estos territorios centrados en el ser humano, utilizando herramientas accesibles y fáciles de comprender para garantizar la conexión entre los ciudadanos y el entorno urbano.

En la sesión de preguntas y respuestas que siguió, se discutieron varios temas relacionados con la viabilidad de la ciudad de los 15 minutos. Los participantes reflexionaron sobre cómo este modelo no busca eliminar el uso del automóvil, sino ofrecer alternativas que permitan reducir su dependencia, especialmente en áreas densamente pobladas. Se abordaron también los desafíos de la densificación urbana, sus impactos en el mercado inmobiliario y la calidad de vida de los residentes. Se destacó la necesidad de regulación gubernamental para garantizar que las políticas urbanísticas a largo plazo sean efectivas, dado que los cambios políticos y los precios de la vivienda pueden afectar a las comunidades para las que se diseñan estos espacios. En conclusión, se identificaron varios retos a enfrentar para hacer

que las ciudades sean más inclusivas y centradas en el ser humano, destacando la importancia de la planificación urbana y la participación ciudadana.

La mesa redonda, moderada por Martha Thorne, contó con la participación de Julián Sastre, Joan Moreno y Andreu Ulled, quienes discutieron el papel de la movilidad centrada en el ser humano, un tema clave en la transformación urbana.

Julián Sastre comenzó destacando que la movilidad es una cuestión de supervivencia y salud tanto para las personas como para las ciudades. Hizo hincapié en la necesidad de integrar el urbanismo en las soluciones de movilidad y planteó la importancia de diseñar ciudades inclusivas que respondan a las realidades de una población envejecida y con problemas de movilidad, como las personas con lesiones o mujeres embarazadas.

A continuación, Joan Moreno abordó la evolución de la movilidad desde una perspectiva estructural. Señaló que este cambio es impulsado por cuatro factores clave: demanda social (con base en crisis como la energética), tecnología, recursos y voluntad política. Según Moreno, esta evolución debe considerar todas las escalas humanas y sus diversas necesidades.

Andreu Ulled recordó que desde los años 90 se empezó a centrar la movilidad en las personas, subrayando la importancia de dar valor al desplazamiento como una experiencia significativa, más allá de verlo solo como un medio para llegar de un punto A a un punto B. Destacó su participación en el manifiesto "Making Mobility Meaningful for People", que buscaba revalorizar el sentido de la movilidad para los ciudadanos, proponiendo romper la dicotomía entre transporte de personas y de mercancías.

Martha Thorne reflexionó sobre la dificultad de llevar a cabo políticas de movilidad centradas en el ser humano, a pesar de la disponibilidad de datos, debido a los complejos intereses urbanos y la necesidad de una fuerte participación ciudadana y liderazgo político. Sastre comentó que, aunque existen datos suficientes, implementar políticas sigue siendo complicado debido a los intereses diversos en las ciudades. Añadió que la participación ciudadana es clave, pero el liderazgo político debe guiar el proceso.

Sobre la sostenibilidad, Sastre explicó que no solo se trata de la parte ambiental, sino también de la utilidad social y la viabilidad económica. Usó como ejemplo el caso de Barcelona frente a Atlanta, destacando que con una densidad mucho mayor, Barcelona contamina significativamente menos. Joan Moreno añadió que las ciudades no son autosuficientes, pero sí sostenibles, y que el consumo de recursos como el agua debe ser más valorado por los ciudadanos. Señaló que las redes de transporte público, como el metro, no siempre son económicamente viables sin considerar los costes sociales y los impactos en la ciudadanía.

La mesa redonda también abordó la cohesión social. Ulled subrayó que los espacios de movilidad son esenciales para la integración social, especialmente cuando diferentes grupos conviven en el transporte público. Además, reflejó sobre el caso de La Paz, Bolivia, donde el transporte público enfrenta barreras económicas, pero aún genera convivencia entre los pasajeros.

Julián Sastre contrarrestó que, en América Latina, el transporte público es utilizado masivamente, pero muchas personas migran hacia el transporte privado cuando tienen recursos, creando una "viaje cautivo"

que indica fallos en el sistema público. Reiteró que la clave del éxito es un transporte público de calidad que todos deseen utilizar.

Joan Moreno añadió la importancia de la "dignidad del pasajero" en los sistemas de transporte público, mencionando los problemas de competencia entre conductores en América Latina y cómo esto afecta la calidad del servicio. También destacó que no se debe demonizar el uso del vehículo privado, ya que este protege a muchas personas vulnerables, especialmente en áreas mal conectadas.

Finalmente, Martha Thorne preguntó sobre las nuevas formas de movilidad, como los vehículos autónomos. Sastre comentó que las demandas están cambiando y que las soluciones de movilidad deben adaptarse a esos nuevos desafíos.

La discusión reflejó las complejidades de la movilidad urbana y la necesidad de soluciones inclusivas, sostenibles y adaptadas a las diversas realidades de la población.

Como colofón a la sesión, se abrió un turno de preguntas con el público, donde surgieron diversas reflexiones sobre temas clave. Se aborda la problemática de la superdensificación, con perspectivas que varían según las regiones del mundo, como es el caso de Asia. También se discuten el uso del tiempo de espera en el transporte público y los indicadores necesarios para medir su eficiencia. Otro punto importante es la variabilidad en el precio del kilómetro cuadrado, que difiere según la ubicación, y se explora cómo incentivar una distribución más equitativa de la población, promoviendo la migración hacia áreas rurales. Además, se debate el impacto, positivo o no, de la no planificación urbana, así como el modelo de transporte tranvía como una opción viable para el transporte público, en contraste con las ciudades basadas en el cochecentrismo. Finalmente, se reflexiona sobre el uso de tecnologías de la información, como el Big Data, para mejorar la gestión del transporte público y optimizar la experiencia de los usuarios.